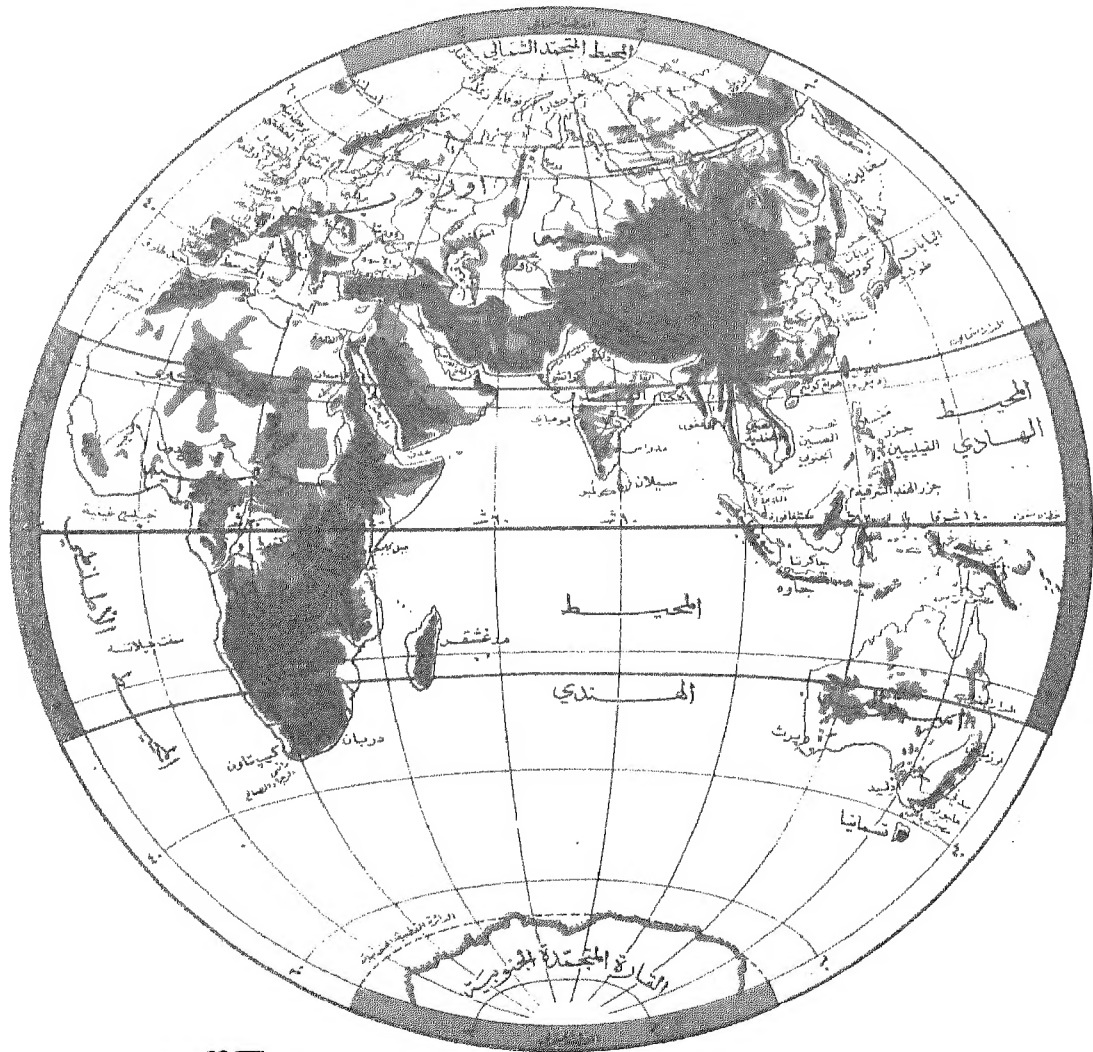


قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة (١٨٦٩-١٩٨٥)



دكتور
السيد حسين جلال

اهداءات ١٩٩٨
أ.د. السيد حسين جلال
أستاذ التاريخ والوثائق

قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة (١٩٨٥ - ١٨٦٩)

دكتور
السيد حسين جلال

الهيئة العامة للكتاب الاسكندرية
تم الاجراء : ٩٦٢-٥٤
الرجوع
رقم التسجيل : ٥ / ٦١٢٢

بسم الله الرحمن الرحيم

"وقل رب زدني علمًا"

"وفوق كل ذي علم عليم"

صدق الله العظيم

المقدمة :

تعرضت منطقة الشرق الأوسط ، الغنية بمواردها الاقتصادية والبشرية علاوة على موقعها الممتاز بين القارات ، منذ النصف الثاني للقرن التاسع عشر، لنهب استعماري وتنافس دولي للسيطرة على هذه الموارد واخضاع الممرات الملاحية والمضايق والمواقع الاستراتيجية فيها لنفوذه وسيطرته .

وقناة السويس جزء من هذا العالم المتفجر، أثرت وتأثرت بالأحداث التي جرت في المنطقة . فقد تعرضت قناة السويس لخطر المنافسة والتهديد في السنوات التي أعقبت افتتاحها للملاحة العالمية ، واستمر ذلك الأمر حتى يومنا هذا .

ويوضح هذا البحث الأبعاد الحقيقية لتلك الأخطار التي أحاطت بهذا الممر الملاحي الذي أعطى لمنطقة الشرق الأوسط بعدا استراتيجيا جديدا منذ السبعينات من القرن التاسع عشر جعل القوى الاستعمارية تتنافس لاختراع هذا الممر المائي لنفوذه أو ايجاد طريق بديل للتجارة يهدد احتكار قناة السويس ، وهو أمر عانت منه مصر والقناة منذ انشائها .

وتعتبر قناة السويس ميزانا دقيقا وحساسا للأحداث السياسية والاقتصادية للعالم ومنطقة الشرق الأوسط بخاصة . وتاريخ قناة السويس ليس فقط تاريخ مصر وانما هو أيضا تاريخ منطقة الشرق الأوسط وتاريخ التنافس الاستعماري الاوربي في افريقيا وآسيا .

وتوضح هذه الدراسة - التي تعتمد على الوثائق البريطانية والفرنسية المنشورة وغير المنشورة - حقيقة الأطماع الاستعمارية للدول البحرية الكبرى وأهدافها وخططها وسياساتها من خلال مشاريعها الهندسية الكبرى لشق طريق للتجارة مع الشرق .

من تلك المشاريع الهندسية الكبرى التي حفل بها ذلك العصر نجد الممرات الملاحية لربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر عبر دلتا مصر، وأخرى عبر فلسطين . كذلك نجد مشاريع لخطوط السكك الحديدية مثل سكة حديد بغداد وسكة حديد (القاهرة - الكاب) وسكة حديد (كندا - الباسيفيكي) وسكة حديد سيبيريا . وكذلك الطرق البرية التي تمثل قنطرة أو رأس جسر فيما بين البحر المتوسط والبحر الأحمر .

كما تناولت الدراسة موضوع خطوط انابيب نقل بترول الشرق الاوسط الى موانئ شرقى البحر المتوسط . ومشروع خط انابيب عبر القارة الافريقية " حتى المحيط الهادى ، تعمل بعيدا عن قناة السويس ، نتيجة لحرب الخليج بين ايران والعراق .

وعلى أية حال فان قناة السويس رغم وجود الطرق البديلة والمنافسة الا أنها تمتلك مقومات طبيعته وهبها الله لها تؤكد تفوقها واستمراريتها فى خدمة النقل البحرى والتجارة العالمية وفى نفس الوقت تعتبر رافدا من روافد العملات الحرة تمد خزائنة

الدولة بمعين لا ينضب .
 (بورفواذ فى اكتوبر ١٩٨٦)
 الدكتور السيد حسين جلال

الفصل الاول

الممرات الملاحية المنافسة والبديلة

لقناة السويس

(١٨٦٩ - ١٩٨٥)

- ١ - مشروع قناة مذبة من الاسكندرية الى السويس (١٨٧٢)
- ٢ - فى أعقاب الاحتلال البريطانى لمصر :
الانجليز يطالبون بشق قناة ملاحية ثانية (١٨٨٢)
- ٣ - قناة من خليج ابو قير حتى السويس
(مشروع لقناة ملاحية انجليزية يقترحها
مهندس انجليزى) (١٨٩٦)
- ٤ - قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح (١٨٦٩)
- ٥ - قناة باناما وقناة السويس (١٨٨٠-١٩١٤)
- ٦ - قناة البحرين الاسرائيلية (١٨٥٠-١٩٨٥)

الفصل الاول

الممرات الملاحية المنافسة والبديلة

لقناة السويس

(١٨٦٩ - ١٩٨٥)

١ - مشروع قناة عذبة من الاسكندرية الى السويس (١٨٧٢):

بعد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية (١٨٦٩) لم تلبث أن برزت فكرة شق قناة ملاحية ثانية فى مصر عام ١٨٧٢ .
ففى خريف ذلك العام ارسل ستانتون - قنصل بريطانيا العام فى مصر - برسالة الى جرانفيل وزير خارجية بريطانيا - يخبره فيها بالحديث الذى دار بينه وبين الخديوى اسماعيل - فيذكر أنه وجد من الخديوى ميلا شديدا لمشروع انشاء قناة عذبة للملاحة البحرية فى مصر من الاسكندرية الى السويس ، وأنه علم أنه هناك مفاوضات لتكوين شركة انجليزية تقوم بتمويل بناء تلك القناة ، التى قدر الخديوى تكاليفها بمبلغ يتراوح بين أربعة وستة ملايين من الجنيهات . ورأى أن مرور هذه القناة الجديدة عبر مناطق مأهولة بالسكان فى مصر سيكون سببا فى زيادة الرخاء فيها . كذلك ذكر ستانتون أن جون فولـــــر John Fowler - كبير مهندسى الخديوى - سوف يشرف على

انشاء هذه القناة ، وأن هذا العمل سيكون مصرية خالصة :

"..Would be purely an Egyptian Undertaking".

وعند الانتهاء من شق هذه القناة فسيؤجرها الخديوى للشركة الانجليزية التى مولت المشروع^(١) وعلم ستانتون من الخديوى أن دى لسبس احتج بحقه المطلق فى حركة السفن الملاحية فيما بين البحرين ، وهو ادعاء لم يكن الخديوى اسماعيل مستعدا للموافقة عليه (٢).

هذا وقد اعتقد هنرى اليوت H . Elliot - سفير إنجلترا بالاستانة - أن رغبة الخديوى اسماعيل القوية فى تنفيذ هذا المشروع انما ترجع الى اهتمامه الشديد بالتوصل الى تسوية لمسألة الاصلاح القضائى فى ذلك الوقت (٣).

ويؤكد هذا الاتجاه تلك الرسالة التى بعث بها اسماعيل لنوبار يخبره فيها أن شريف باشا قد اطعته على بعض الخطابات التى سلمها له دوبيه (ممثل شركة قناة السويس) يستلصر عن الشائعات التى رددتها الصحف الانجليزية عن فتح طريق مائسى جديد للمواصلات بين الاسكندرية والسويس ، وطلب اسماعيل من شريف الرد على الشركة بأن للحكومة المصرية تمام الحرية فى شق هذا الطريق ومؤكدًا بقوله " واننى سأفتحه اذا حقق ذلك مصلحة بلدى ، ولا سيما اذا مضت فرنسا فى معارضتها للتعديل القضائى

Stanton to Granville, Sept. 14., 1872, parl. Pap. (١)
Egypt. no 18 (1883). No. 1.
Ibid . (٢)
Elliot/Granville., The rapia, Septem. 24, 1872, parl. (٣)
Parl, Pap. Egypt. 8 (883) No. 2.

الخاص بالجنايات ، وأن فتح هذا الطريق الجديد يكون تسهـيـلا
جديدا لتجارة العالم بأسره وأن الدول الأخرى لا تحجم عن
الموافقة عليه وأنها تمدنى حتما بمعاونتها" (١).

وفى نفس الوقت انتقد اليوت موقف دى لسبس وادعائه بأن
هذا المشروع يمثل خرقا للفرمان وحق الامتياز الممنوح له ،
وأنه اذا نفذ ، فإنه سيقدم دعوى تعويض ضخمة ، وأكد اليوت أن
فرمان الامتياز لا يحتوى على نص يحظر (Debaring) على
الحكومة المصرية السماح لأطراف آخرين (Other parties)
تنفيذ عمل مشابه . وعلى الرغم من غياب نص كهذا ، فإن ذلك لن
يمنع دى لسبس من المطالبة بحق الاحتكار The monopoly
ويستطرد هنرى اليوت فى تحليله للموقف ، بأن المسألة سوف
يقررها القضاء ، وأنه طبقا لذلك فقد تنجح الشركة أو تفشل فى
التمسك بحقها المطلق لحركة الملاحة بالقناة فى مصر . واداما
عرضت المسألة على القضاء ، فى وضعه الحالى فى مصر ، أصبحت
المسألة موضوع مفاوضات دبلوماسية ، وسيؤدى هذا بطبيعته
الحالى الى مزيد من التوتر وسوء الفهم (٢).

(١) رسالة من الخديوى اسماعيل الى نوبار باشا فى ١٨
سبتمبر ١٨٧٢ ملف ٣/٣٤ عابدين - ترجمة - نقلا عن كتاب:
اسماعيل كما تصوره الوثائق - جاك تاجر وجورج جندى ،
القاهرة ١٩٤٧ - ص ٦٥ .

(٢) Elliot to Granville, Parl. Pap. 18 (1883) No. 2. (٢)
op. cit

فكما اعتقد البيوت أن المشروع نفسه يبدو أنه انبثق وتطور بالتدريج من اقتراح خاص بتوسع كبير في الري . فقدر أي الخديوى أن القناة العذبة الحالية من القاهرة للسويس يمكن توسيعها دون مصاريف كبيرة لتصبح في الوقت نفسه صالحة للملاحة السفن البحرية ، وأن قناة الري المقترحة شقها من سد القناطر السلي الاسكندرية يمكن جعلها - هي الأخرى - صالحة للغرضين : أي الري والملاحة البحرية ، علاوة على اختراقها لمناطق وأراض خصبـة ومأهولة بالسكان ، بدلا من قناة مالحة تشق طريقها عبر صحراء جردية ، كالقناة الحالية ، وحيد الخديوى اسماعيل هــذه الفكرة بشدة ، واختمرت في ذهنه لأنه اذا استخدمت القناة في الغرضين : أي الملاحة النهرية والري ، فإنها بالتأكد ستحقق أيضا كبيراً مقابل تعريفة رسوم مرور مخفضة بالإضافة الى قلة تكلفتها والفائدة التي تعود على البلاد منها (١) .

وعلى أية حال فقد اختفت هذه الفكرة بعدما سوى الخلاف الخاص برسوم المرور في قناة السويس . وان كان البعض يرى أنه لم يصرف النظر عند هذا المشروع الجديد إلا بعد أن حصلت إنجلترا على أسهم قناة السويس في عام ١٨٧٥ (٢) .

Ibid .

(٩)

وعن مشكلة رسوم المرور في قناة السويس راجع للمؤلف كتاب الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس ، ١٩٧٩ ، ص ١٩٧ - ٢٩٢ .

(٢) هنري وزر ، إنجلترا في مصر ، ص ٥١ .

٢ - فى أعقاب الاحتلال البريطانى لمصر :

الانجليز يطالبون بشق قناة ملاحية ثانية (١٨٨٢) :

وفى أعقاب الاحتلال البريطانى ازداد الحماس لدى قطاعات كبيرة من رأى العام البريطانى وأصحاب المصالح الحيوية فى قناة السويس، فقادوا حملة اعلامية ضخمة، ومارسوا ضغوطاً سياسية هائلة على الحكومة البريطانية من أجل شق قناة ثانية فى مصر تربط البحرين الاحمر والمتوسط وتكون بمعرفة واشراف البريطانيين، وذلك حلاً للأزمة المستحكمة مع شركة قناة السويس ودى لسبس الذى تمسك بحقه المطلق فى احتكار طريق السويس البحرى .

وستناول بالدراسة هنا مواقف هذه القطاعات المختلفة من مشكلة شق قناة ملاحية ثانية باشراف بريطانيا فى مصر .

١ - الصحافة البريطانية :

بعد اسبوع فقط من دخول القوات البريطانية القاهرة، نجد صحيفة Times البريطانية تحذر شركة قناة السويس بالتلويح باحتمال انشاء قناة ثانية فى مصر تستطيع استقبال السفن الضخمة^(١) . وقد أشارت المقالات والخطب - خلال هذه الفترة - إلى رأى العام البريطانى الذى كان يهتم حينئذ بالعلم والتجارة .^(٢)

(١) The Times, Sept 21, 1882.

(٢) Henry, Rouse, The story of another Suz Canal.

وأوضحت الصحيفة أن حركة الملاحة فى قناة السويس آخذة فى الزيادة والمسألة الملحة آنذاك هى " توسيع القناة " أو انشاء قناة ملاحية جديدة " تستطيع استقبال سفن العصر الضخمة ، وأوضحت أن فكرة شق قناة ثانية قد تبدو للبعض خيالية الا أن البراهين تؤكد انها عملية وبعيدة عن الخيال . كما أن فريقا آخر يرى أن توسيع القناة أجدى من شق قناة جديدة قد تستغرق ربع قرن (١) .

ثم نشرت صحيفة Times أيضا فى عددها الصادر فى ٢٧ إبريل ١٨٨٣ نص الحديث الذى دار بين وفد الغرف التجارية واتحاد الغرف الملاحية فى بريطانيا وبين جزا أنفيل - وزير الخارجية - حيث طالبوه بحث الحكومة البريطانية على انشاء قناة ثانية تكون تحت الادارة البريطانية وتتم بمعرفة الشعب البريطانى الذى يملك أربعة أخماس التجارة بين الشرق والغرب المسارة بالقناة ، بالإضافة الى مركز انجلترا الجديد فى مصر، فلها الحق فى رعاية مصالحها فى هذا البلد بعد التفحيات التى قدمتها فى مصر، كل ذلك يجب أن يدفع الحكومة البريطانية - فى رأى الصحيفة الى التمسك بحقها فى امتياز القناة الثانية (٢) . كما طالب الوفد الحكومة ألا تقنع وتشعر بالرضا بالنسبة للتحسينات فى القناة الحالية أو أن تسمح بازديادها تحت الادارة

The Times, Sept. 21., 1882. (١)

Ibid ., April 27., 1883. (٢)

الفرنسية، بل طالبوا بأن تحصل انجلترا على حق انشاء طريق
بديل (١) .

وأوردت الصحيفة رد جرانفيل على الموضوعات التى أشارها
الوفد معه، حيث أوضح أهمية الموضوع الذى أشاره وفود الغرف
التجارية الذين يمثلون أهم الهيئات والشركات الملاحية،
واقترعاه بكثير من الآراء التى عرضت، وأفاد أن مجلس الوزراء
قد قام بدراسة هذا الموضوع بعناية تامة وتوصل الى قرار
مبدئى، هو أن الحكومة ترى مسئوليتها الحالية فى مصرلا يمكن
ان تكون سببا فى ربط نفسها بمشاريع صناعية عامة، ولكنها
تعترف بأن هناك ظروف خاصة وأعمال خاصة يجب معاملتها
استثنائيا والتى على حكومة جلالة الملكة دراستها والعناية
بها . وبالنسبة لهذه القضية تعتقد الحكومة أن المشاريع
يجب ان تكون نافذة حتى يمكن تقديمها من وجهة نظرهم، وأنه لا
يمكن أن يسألوا عن وجهات نظرهم كأساس للتقدم بطلبات، سواء
لحملة الأسهم أم للحكومة المصرية . كل هذا يوضح للوفد أن
الحكومة البريطانية توالى المسألة عنايتها واهتمامها . وأوضح
جرانفيل للوفد فى حديثه : " وليس كما تعتقدون اهمالنا
للمسألة . ولكن يجب عليكم أن تقدروا هذه المسائل المعقدة بشدة
والمتعلقة بهذه المسألة الحساسة . فمنها مصاعب قانونية
ودولية، وأخرى ذات صبغة هندسية ومسائل تتعلق برغبات

المصريين أنفسهم، فقد ذكر احد العارفين بمجريات الأمور فى مصر عقب احتلال العاصمة أننا سنجد فى مصر شعبا حساسا للغاية للتباحث معه فى مصلحة مصر، واذالم تساندهم الحكومة المصرية والبريطانية بالشكل الذى يتوقعونه، فانهم سيهاجمون الادارة والحكومة بشكل عام" (١). كذلك أوردت الصحيفة رأى جرانفيل فى هذه المشكلة من كافة جوانبها حيث قال : " وكذلك هناك مسائل متعلقة بالتجارة الدولية ، التى تمتلك دولتنا الجزء الأعظم منها والتى ستستفيد أكثر من أى أحد من المشروع . ويمكن القول أننا فى اتصال مستمر مع لورد دوفرين بخصوص هذا الموضوع وأن هذه المسألة ستحدد بمجرد ذهابه الى مصر ولا أستطيع المبالغة فى تقدير أهمية المعلومات التى ترد اليينا من أولئك الذين يرتبطون بالعمل الفعلى، ولهم مصالح فعلية مرتبطة بقناة السويس . وأشكركم على قدومكم اليينا وتقديمكم هذه المعلومات الهامة والتى استمعت اليها بعناية واقتناع تام، ومن جانب آخر أسألكم أن تتجملوا بالصبر قليلا معى " (٢).

وهكذا شاركت الصحافة البريطانية فى الحملة المشارة خول انشاء قناة ثانية فعرضت لوجهات نظر وآراء كافة أطراف المشكلة من شركات ملاحية وملاك سفن ورجال السياسة وغرف الملاحة والتجارة .

Ibid.

(١)

The Times, op.cit.

(٢)

ب- ملك السفن البريطانية يطالبون بشق قناة ثانية فى مصر :

وقد شارك ملك السفن فى الصراع الناشب مع الشركة، فقد ازدادت شكاوى ملك السفن البريطانية وانهاالت طلباتهم واحتجاجاتهم على وزارة الخارجية البريطانية^(١)، ويمكن وصف هذه الاجتماعات وتشبيهاها بالصراع الذى نشب بين شركة قناة السويس وعملائها فى الفترة من ١٨٧٢ - ١٨٧٤ والمعروفة باسم " أزمة رسوم المرور"^(٢). وقد أشار هذا الصراع المشاعر بشدة فى إنجلترا وفرنسا وانتهى كما سنرى الى تسوية وسط على غرار اتفاقية " ستوكس - دى لسبس " عام ١٨٧٦^(٣).

وكان لملك السفن البريطانية دورهم المؤثر فى السياسة البريطانية ازاء مشكلة قناة السويس، فهم يقومون بدور ناقلى البضائع فى العالم، وسيطروا على حركة الملاحة بالقناة أكثر من ذى قبل واستخدموا عبر طريق السويس فى عام ١٨٨١ سفنًا يقدر ثمنها ٢٣ مليون جنيه استرلينى أو $\frac{1}{4}$ رأس المال المستغل فى الأسطول البريطانى .

(١) يوجد العديد من المراسلات فى مضابط البرلمان البريطانى المعروفة باسم Parl. Papers من ملك السفن تدور معظمها فى الفترة التالية على الاحتلال البريطانى لمصر ١٨٨٣ حول المطالبة بشق قناة ثانية وتحسين قناة السويس لتسهيل مرور سفنهم بسرعة وبدون حوادث .

(٢) السيد حسين جلال، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس

ص ١٩٧ - ٢٤١ .

Farnie, op.cit.P.306.

(٣)

ورأى معظم ملاك السفن ان الرسوم المرتفعة فى قناة السويس علاجها الوحيد هو شق قناة ثانية يمكن عن طريقها نزع الارباح الضخمة لشركة قناة السويس دون الوقوع فى اى مخاطرة علاوة على تسهيل مد الخطوط الملاحية دور منافسة . واتحدث كلمة ملاك السفن كبارا وصغارا على معارضة فكرة استخدام طريق رأس الرجاء الصالح، لأن معنى ذلك اعادة بناء اسطولهم وفى ذلك رفع لتكاليف العمليات الى مستوى غير مربح (١) .

كما تلقت وزارة الخارجية البريطانية شكوى من أحد ملاك السفن فى ٣٠ اغسطس ١٨٨٢ تحيطها علما بالزيادة المستمرة فى أحجام السفن ، وهذا يشير بشكل خطير مشكلة توسيع وتعميق قناة السويس لتستطيع استقبال هذه السفن الضخمة . وأصبح الأمر ملحا ويحتاج الى حل سريع بدليل ان سفينة تجنح بقناة السويس اسبوعيا ، مما يترتب عليه اعاقة وتعطيل مستمر لحركة الملاحة المنتظمة لقناة السويس .

وأوضحت الرسالة ان الحل لكل هذه المشكلات هو عن طريق بناء قناة ملاحية ثانية بمعرفة البريطانيين (٢) ، بحيث تواكب هذه القناة التقدم المستمر، وتسمح بمرور السفن من كافة الأحجام والحمولات . وهذا ، بطبيعة الحال ، سيعطى ملاك السفن طريقا

Ibid. PP. 306 - 307.

(١)

Michael to Granville, London, August 30, 1882,

(٢)

Parl. PaP. Egypt 17 (1883), No. 2.

ملاحيا بديلا "An alternative route" تبدو أهميته عند حدوث
 أى كارثة سياسية او طبيعية تعوق احدهما، وقدرت تكاليف هذه
 القناة المقترحة بحوالى ثمانية ملايين جنيه استرلينى على
 أكثر تقدير، بل ربما يقل عن ذلك نظرا للتطور التكنولوجى لما
 تملكه حاليا من معدات حديثة قد تخفض تكاليف الانشاء. وأكد
 ميخائيل - ممثل بعض ملاك السفن - أن نصف هذا المبلغ المطلوب
 لتحقيق هذا العمل القومى الهام يمكن الحصول عليه فورا من
 أصدقائه، وأن رأس المال كله يمكن جمعه بسرعة من المواطنين
 البريطانيين، وبالأخص من ملاك السفن الذين يمثلون ٦٨ ٪ من
 اجمالى حركة الملاحة التى تعبر القناة. وأخبر ميخائيل
 جرانفيل بالآتى : " اذا اقنعتم سيادتكم أن المشروع - الذى
 نؤمن بأهميته - له مزايا عظيمة من كافة الوجوه، أكثر من
 تنفيذ أعمال تحسين القناة الحالية - فنأمل عندئذ معاضدة
 ومساندة الحكومة البريطانية لانشاء هذه القناة الجديدة فى
 اتجاه برزخ السويس، بعد موافقة وزارتكم وبعد تصديقكم
 ورعايتكم التى لها وزنها للمشروع سوف نتقدم للخديوى فى
 مصر بطلب للحصول على امتياز البدء بالمشروع " وأضاف أنه فى
 حالة الموافقة سيضع تحت تصرف جرانفيل كل التفاصيل التى
 توضح الطريق الجديد، وأقصر طريق يراه المهندسون لتنفيذ
 المشروع . الا أن الخارجية البريطانية ردت بأنها لا تميل الى
 اتخاذ اجراء فى هذه المسألة " (١).

كذلك تلقى جرانفيل خطابا من مجموعات ملاك السفن
 ببريطانيا (١)، يحثونه فيها على الاسراع بانشاء قناة ملاحية
 ثانية في مصر بسبب معاناة ملاك السفن البريطانية كثيرا من
 الرسوم الباهظة، التي تعرضها شركة قناة السويس، ليس فقط
 بالنسبة لرسوم المرور بالقناة وانما أيضا بالنسبة لرسوم
 الارشاد والفنارات، علاوة على التأخير الناتج عن الاجراءات
 الخاصة بالحجر الصحي "Quarantine regulations" والتي نفذت
 بالقناة اعتبارا من سبتمبر ١٨٨١ حتى مارس ١٨٨٢. وطلب ملاك
 السفن عند انشاء هذه القناة الثانية، أن تكون السيادة عليها
 لحكومة إنجلترا، لضمان سيطرة إنجلترا على إدارة القناة
 الجديدة (٢). كما طلب ملاك السفن من جرانفيل قبول وفد من
 ملاك السفن والتجار وآخرين ممن يعنيهم أمر القناة لدراسة هذه
 المسائل معه (٣).

(١) هذه المجموعات هي General Ship-owners., Clyde
 Steam ship, owners North Shields ship owners,
 Cardiff ship owners association .

(٢) Granville. رئيس مجموعة ملاك السفن البريطانية
 Lond. 22.12. 1882, Bird/Granville 24.12.1882,
 Andamason/Granville. 11.1.1883, Parl Paper. Egypt
 17(1883)No.13. 14. 20 . 22.

Ibid.

(٣)

كما بعث لورد نابير Lord Napier، وهو أحد الأعضاء البارزين في مجلس العموم البريطاني، برسالة لجرانفيل، نيابة عن مجموعة كبيرة من ملاك السفن في بريطانيا^(١) يخبره فيها أن اتجاهها كغيرها مؤيدا لفكرة شق قناة جديدة عبر برزخ السويس من جانب ملاك السفن والتجار البريطانيين وأن المشاعر المؤيدة لهذا المشروع كانت تحدها عوامل كثيرة منها : رسوم المرور الباهظة والابتزاز، والتأخير المثير للضيق، والمعاملة الاستبدادية التي تلقاها الملاحة البريطانية والأجنبية عند مرورها بالقناة الحالية، تلك القناة غير المتناسبة مع تطور بناء السفن أو حركة الملاحة المتزايدة يوما بعد يوم، مما لاو على استحالة تلبية رغبات ملاك السفن البريطانية والتجاري شكل يتساوى ويتناسب مع مصالحهم من جانب إدارة الشركة التي يسودها النفوذ الفرنسي^(٢).

وكذلك تقدم السيدان : ليختنبرج Lichtenberg^(٣)

وستينفسون E.C.Stephons بليفربول في مارس ١٨٨٣ نيابة عن ملاك السفن، بأول تصميم للقناة الجديدة المقترحة عبر برزخ السويس، والتي تسير موازية للقناة الحالية طالبين مساندة الحكومة البريطانية، عندما تسير خطوات اكتماله الى الامام.

(١) أرفق لورد نابير برسالته قائمة بتوقعات ملاك السفن ورغبتهم في شق قناة ثانية تحت الإدارة البريطانية .

(٢) Lord Napier/ Granville.Lond.212-1883.Parl. (٢)
Egypt 17(1883) ,No. 26.

(٣) مالك شركة فحومات بليفربول وبورسعيد .

وأن ملاك السفن ليرون فى هذه القناة خير دعم للمصالح التجارية لبريطانيا وكذلك للسياسة القومية بكل معانيها (١). ولم يستطع جرانفيل ان يتعهد بمساندة وتشجيع أى مشروع فى مصر فى الوقت الحاضر. الا أن لورد نابير أكد لجرانفيل أن مشروع انشاء قناة ثانية له وجاهته بطريقة يصعب الجدال فيها، كما أنه مفيد من الناحية العملية :

.. "A project the practicability of which is undisputed."

وأن هذا المشروع - فى نظره - لن تواجهه صعاب مادية ولكن العائق الوحيد - ان وجد - هو عائق يتصف بالصفة السياسية "Impediments of apolitical nature" واستفسر نابير من جرانفيل عما اذا كانت الحكومة البريطانية تميل للمشروع، واذا ما قدم اليها مشغوعا بضمانات مالية ووكالات تنفيذية، يمكن للحكومة البريطانية استخدام نفوذها لدى الحكومة المصرية، وأن الحكومة البريطانية مطالبة بالموافقة على الرسم من حيث المبدأ ، فاذا وجدته صالحا للتنفيذ، فان مصادر التمويل والخبرات الفنية سرعان ما تكون جاهزة تحت تصرفها. وأكد نابير اجماع ذوى المصالح فى قناة السويس على أهمية وصلاحيته المشروع، فقد وقع عليه ٢٩٧ ممثلا عن الشركات والمؤسسات التى تمر سفنها عبر قناة السويس، والتى تقدر قيمتها ٣٠٠ر٢٢٧ر٣٠ جنيه استرليني ، علاوة على أن حمولة سفن هذه الشركات

والمؤسسات تزيد عن نصف اجمالى الحمولات العابرة لقناة السويس^(١). وأن كل الشركات الملاحية وملاك السفن فى المملكة المتحدة ليشعرون بالغبن من جراء الاحتكار القائم من جانب شركة قناة السويس وبرغبة جارفة فى ملكية طريق ملاحى بين البحرين يكون تحت الادارة البريطانية^(٢).

وأكد نابير أن هذه المجموعات تحدوها الرغبة والأمل والجدية ، الا انها متفرقة ومشغولة ، ولكن لديها الاستعداد لاي فاد مندوبين يمثلونها للمشاركة فى الاعمال المبدئية . وأشـار نابير الى أن دى لسبس حصل على امتياز تأسيس شركة بهدف شق قناة عبر برزخ السويس ، فى غياب أى رسم أو تقديرات أو مشروع محدد وانما مجرد ادعاء بأن التصميم عملى ، وأنه سيكون فى مقدوره تمويل وتنفيذ المشروع^(٣).

ورد نابير على اعتراض جرانفيل على المشروع والتأمل بأن شركة قناة السويس لديها امتياز لمدة ٩٩ عاما فى برزخ السويس ، وأنه بدراسة عقد امتياز ١٨٥٤ والفرمانات التالية ، والاتفاقيات وكل المراسلات المنشورة الخاصة بشق القناة الحالية ، أكدت أن النص الذى ورد فى عقد الامتياز الأساسى والذى يخول

Lord Napier/Granville, Lond. 23-3. 1883, Parl. Pap. (١)
Egypt 17 (1883), No, 28.

Ibid . (٢)

Ibid. (٣)

لدى لسيس سلطة انشاء وإدارة شركة عالمية لشق قناة ببرزخ السويس توصل البحرين^(١)، انما قصد بها منع الحكومة المصرية في ذلك الوقت من التعامل مع أعضاء آخرين ابان المفاوضات، ولم يكن هذا النص بأى حال من الاحوال يرمى الى منع شق قناة أخرى، سواء عن طريق الحكومة المصرية نفسها، أو عن طريق أى حكومة أخرى، أو أى هيئات أو مجموعات تعمل تحت اشراف الحكومة المصرية طوال الفترة المنوه عنها بعدد الامتياز، وذلك فى حالة اذا كان هذا العمل مناسباً للمصلحة العامة^(٢). ورد جرانفيل على ذلك بأن قراره الذى أبلغه للورد نابير من قبل (٢١ فبراير ١٨٨٣) حول هذا الموضوع انما هو نتيجة لقرار مجلس الوزراء، وهو ان الحكومة البريطانية لا تستطيع فى ذلك الوقت اعلان مساندتها لأى خطة أو حتى مساندة أى شركة، أو حتى فى تعودها ابداء رأيها حول أى مشروع غير مستوفى التفاصيل^(٣) وعبر لورد نابير^(٤) وليختنبرج عن أسفهما لموقف الحكومة البريطانية المتردد وغير المساند للمشروع، وعدم تحركهما

(١) Le pouvoir exclusif de constituer et de diriger une compagnie Universells pour le percement d'isthme de Suez et l'exploitation d'un Canal entre les deux mers.

Ibid. (٢)

Granville to Lord Napier, R.O.4.4.1883 Parl. (٣)
Parar.Egypt 17(1883).No.29.

Lord Napier/Granville., Lond.14.4.1883.Parl. (٤)
Paper.op.cit, No,31.

السريع لدراسة هذا الموضوع الهام، وأوضحا له أن ملاك السفن يقدرون في نفس الوقت موقف الحكومة الرامى الى عدم تأييد أى مشروع لم يحظ بدراسة وتفاصيل كاملة، هذا وقد اجتمع رأى ملاك السفن البريطانية، وكذلك التجار المتعاملين مع الشرق على أن يقوم لورد نابير بالضغط على الحكومة البريطانية وعلى جرانفيل بضرورة العمل السريع وأوضحا له أن ملاك السفن والتجار لن يقفوا موقفا سلبيا، وهم بسبيل اتخاذ الخطوات اللازمة لتنظيم أنفسهم في شكل نقابة أو شركة لتصبح في موقف قوى يساعدها على تنفيذ أهداف المشروع الذى يرغبون فيه لمصلحة التجارة، وأن هدفهم الاسمى هو مساعدة الحكومة البريطانية للوصول الى نتيجة عملية ترضى كلا من الحكومتين المصريـة والبريطانية (١).

ج - شركات الملاحة البريطانية تشارك في الصراع من اجل شق

قناة ثانية :

هذا وقد قام وستراى Westray ممثلا عن مجموعة كبيرة من أكبر الشركات الملاحية ببريطانيا المختصة بالتجارة مع الشرق (٢)

Lichtenberg to Lord Napier, Liverpool., 12.4.1883(١)
1883.Parl.Pap.op.cit.Inclosure in No.31.

(٢) وهى مجموعة كبيرة من الشركات الملاحية التى رفعت المذكرة

لوزير خارجية بريطانيا منها على سبيل المثال :

P & O Steamship Comp.

- British India Steam Navigation. Eastern =

باخطار جرانفيل بتكوين اتحاد ملاك السفن البريطانية له سلطات ونفوذ واسعة بالتجارة بهدف تشجيع موضوع شق قناة ملاحية تربط البحرين المتوسط والأحمر. وقد اكتتب بمبلغ يتراوح بين ٢٠.٠٠٠ جنيه استرليني لهذا المشروع الكبير . وتمثل حملات سفن هذه الشركات الملاحية العابرة لقناة السويس ثلاثة ملايين طــــن سنوياً (١) . وأكد الاتحاد لجرانفيل ان القناة الحالية غير قادرة على استيعاب حركة الملاحة المتزايدة علاوة على أن ادارة القناة " ذات طابع استبدادي " "Arbitrary Administration" وأوضح الاتحاد ان خطوتهم التالية هي دراسة مسألة عدم وجود عواثق قانونية بالنسبة لإنشاء قناة ثانية ، وأنهم يعتبرون تصدى دى لسبس وشركته لهذا المشروع عمل غير قانونى . وأهاب الاتحاد بالحكومة الاهتمام بايجاد حل سريع للمسألة وأن الاتحاد يميل الى التوصية بإنشاء قناة ثانية مستقلة تماما عن القناة الحالية رغم الصعوبات التى تواجه هذا المشروع ، نظرا للمصالح الحيوية لانجلترا فى هذه الشركة . ومع ذلك فان اتحاد ملاك السفن أبدى استعدادا لاتخاذ الخطوات الضرورية لارسال مندوبين على درجة كبيرة من الكفاءة لدراسة برزخ السويس وتحديد موقع القناة الجديدة . وأيضا لتعيين الوفود التى ترسل للخديوى

Steamship Copany. -orient steam navigation ==
Comp.

Westray/Granville.Lond.25.5.1883.Egypt 17 (١)
(1883),No. 38.Parl.pap.op.cit.

لضمان الحصول على امتياز انشاء قناة ثانية بمعرفة حكومتهم وهو مشروع مضمون نجاحه وربحه الوفير . وأبدى الاتحاد رغبته فى ألا يضع نفسه فى موقع معادى للحكومة البريطانية، وأن هدف جهودهم هو ان تجد تجارة البلاد التسهيلات المطلوبة وعلى أسس عادلة ، آخذين فى الاعتبار المصالح الحيوية للغالبية العظمى (للشاحنين) فى هذه البلاد . وحثوا حكومتهم على الاهتمام بهذا الموضوع الهام (١) .

وقد قام وستراى (باعتباره سكرتير عام اتحاد ملاك السفن ببريطانيا) بالرد على موقف الحكومة البريطانية من أن مسألة انشاء قناة ثانية قد انكرته هيئات مختلفة ، موضحا أن المسألة فى حاجة الى قرار قانونى، وأن اتحاد وملاك السفن والشركات الملاحية ليس فى موقف يسمح له باعطاء حكمه القانونى سواء عن طريق مستشاريه القانونيين ، أم بمعرفة الحكومة البريطانية . وأن هدف الاتحاد من ارسال مفاوضين الى مصر وهو :
أ - الحصول على امتياز حفر قناة ثانية .

أو
ب - الحصول على توجيه من الخديوى بأن يتعهد هذا العمل بنفسه (٢) .

وأوضح أن الاتحاد بأقدامه على هذه الخطوة يعلم مدى الصراع القانونى الذى سينشأ من جانب شركة قناة السويس . ورغم ذلك

Westray/Granville, 12.10.1883. Parl. Pap. Egypt / (١)
(1883). No. 17.

Westray/Granville., London. 9.11.1883. Parl. (٢)
Pap. op. cit. No. 20

فان هذا الصراع لن يفزع أو يخيف ، بأية حال من الأحوال
ملاك السفن . وبطبيعة الحال فان هذا العمل لن يلجأ اليه
اتحاد ملاك السفن الا بعد أخذ تصديق عليه من حكومة انجلترا .
هذا وقد فهم ملاك السفن من وزارة الخارجية البريطانية
أن الحكومة تريد أن يمهّد ملاك السفن لأنفسهم الطريق لإنشاء
قناة ثانية ، وعلى هذا تكون اتحاد مجموعات ملاك السفن لاتخاذ
تلك الاجراءات فى حدود سلطاتهم لتحقيق هذا الهدف . تلك هى
القضية فى نظرهم ، علاوة على ان بونسيڤوت Pouncefote قد أكد
فى رسالة له أن مسألة القناة الجديدة لن تترك معلقة ،
واقترح على اتحاد ملاك السفن ما يأتى :

١ - أن يقوم الاتحاد بالاتصال المباشر بشركة قناة السويس

لتسوية هذا الموضوع .

٢ - أن تقوم الحكومة البريطانية بعرض وجهات النظر

الخاصة بالاتحاد على الشركة .

الا أن الحكومة البريطانية كانت تحبذ الجانب الأول ، ولكن
اتحاد ملاك السفن عبر عن أسفه لأنه بعد عدة مناقشات عاصفة
- وعلى كره منه - رأى أن عروضه المباشرة مع شركة قناة
السويس قد ترتب عليها نتيجة غير مرضية وغير متوقعة ، وخاصة
موقف سلطات شركة قناة السويس منذ سحب الاتفاقية الاخيرة
معها (اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣) . والى تصميم دى لسبس وزملائه
على عدم توقيع امتيازات أخرى بخلاف تلك التى وردت فى الاتفاقية
المشار اليها (١٠ يوليو) . ورغبة من اتحاد ملاك السفن فى تحاشي

تعريض جهود الحكومة البريطانية للخطر بتجاهل التفاوض المباشر مع شركة قناة السويس حتى يتحقق لها أن مسلك ومشاعر شركة قناة السويس قد طرأ عليه تغيير اذاً تبني وجهة نظر مختلفة عن تلك التي سارت عليها ردحا طويلا من الزمن لكي تنظر الشركة بعين الاعتبار لمصلحة ومطالب التجارة "Claims of commerce" وكان من المنتظر حضور دى لسبس لانجلترا واحتمال اجتماعه مع ملاك السفن لمناقشة الموضوعات مثار الشكوى. وقد وصف وستراى دى لسبس بأنه شخصية بارزة وأنه سيلقى استقبالا حسنا من جانب الرأى العام عندما يبدى آراء متفقة مع أهداف وآمال وتوقعات الانجليز خاصة بخطوط المواصلات عبر الاراضى المصرية الحالية والمستقبلية (١).

وأن الرأى العام فى انجلترا ليساند انشاء قناة ثانية أو على الأقل بضمان نصيب أكبر ونفوذ نشط لها فى ادارة القناة وأن شغل الاتحاد الشاغل هو دراسة موضوع انشاء قناة ثانية بالارتباط مع شركة قناة السويس. ولكن شريطة أن يكون على أساس اخضاع هذه القناة الجديدة للإشراف الانجليزى .

ولم يرغب ملاك السفن فى تسجيل وجهات نظرهم تفصيلا خشية سوء التفسير أو الفهم، وأن الفكرة العامة للقناة الثانية تحت

Ibid.

(١)

وبالنسبة لاتفاقية يوليو ١٨٨٣ راجع رسالة الدكتوراه للمؤلف: الصراع الدول حول استغلال قناة السويس ص ١١٨ - ١١٩.

النفوذ البريطانى ، وتمثيل ملاك السفن والتجار بها ، بحيث
 لهم أيضا بعض النفوذ فى إدارة هذه القناة ، وأن تلك الآراء
 تجد لها قبولا وتعاطفا على الصعيد الدولى . كل ذلك يجب أن
 يشكل فى نظر الاتحاد الأساس لى اتفاق مع شركة قناة السويس .
 وأن وضع تفاصيل تنفيذ هذه السياسة أمر هام ، إلا أنه صعب فى
 نفس الوقت ، والمهم صياغته فى شكل مبادئ عامة (١) .

كذلك طلب الاتحاد من الحكومة البريطانية تشكيل لجنة
 لاستلام ودراسة كافة مراسلات اتحاد ملاك السفن والجهات الأخرى
 المعنية . فعندئذ سيكون فى مقدور الحكومة البريطانية تقدير
 متطلبات التجارة وملاك السفن ، علاوة على ضمان تأييد الرأى
 العام البريطانى لها (٢) .

د - اتحاد الغرف التجارية للمملكة المتحدة :

كذلك شاركت مجموعة اتحاد الغرف التجارية للمملكة المتحدة
 The association of Chambers of commerce of the
 United Kingdom .

فى المعركة الدائرة حول موضوع شق قناة ثانية ، فقدت بدورها
 مذكرة الى لور جرانفيل مطالبين فيها الحكومة بتقديم كافة
 التسهيلات للشركات الملاحية البريطانية فى ذلك الوقت ، وذلك
 عن طريق بناء قناة ملاحية ثانية بمصر ، وحشها على اتخاذ كافة
 الخطوات الخاصة بذلك . ودعمت المذكرة باحصائية للسفن

(١) Ibod.

(٢) Ibod.

- ٣١ -

البريطانية والسفن الاخرى العابرة لقناة السويس . ففي عام ١٨٧٠ عبرت القناة سفن بريطانية بلغت حمولتها ٤٣٣ر٨٥١ طنا والسفن الاخرى بلغت ٢٢١ر٠٦٤ طنا ، بينما فى الأعوام ١٨٨٢، ٨١، ٨٠ كانت كالاتى :

السنة	عدد السفن	اجمالى حمولات السفن البريطانية	السفن الاحنبية	الاجمالى
١٨٨٠	٢٠٢٦	٣٤٤٦ر٤٣١ طن	٨٩٨ر٠٨٨ طن	٤٣٣٤ر٥١٩ طن
١٨٨١	٢٧٢٧	٤٧٩٠ر٣٣١ طن	١٠٤ر٠٧٠ طن	٥٧٩٤ر٤٠١ طن
١٨٨٢	٣١٩٨	٥٧٩٥ر٤٨٤ طن	١٣٢٦ر٥٤١ طن	٧١٢٢ر١٢٥ طن

وطالبت تلك المذكرة بالآتى :

أ - أن تهتم الحكومة البريطانية ووزارة الخارجية بموضوع القناة وتسهيل حركة الملاحة بها بالنسبة للتجارة والشركات الملاحية البريطانية ، وذلك عن طريق زيادة نصيبها فى ادارة القناة وحركة الملاحة بما يتناسب مع أهمية التجارة البريطانية ومصالح البلاد فى القناة .

ب - وحيث أنه من المحتمل ازدياد حركة الملاحة بالقناة فى المستقبل زيادة كبيرة من والى الهند ومستعمرات انجلترا فى استراليا ، فان هذا الاتحاد يعلن عن الحاجة الى قناة اضافية : "Additional Canal" للبحر الاحمر . فقد كانت قناة السويس فى السنوات التالية لافتتاحها غير مربحة لمساهميها ، ولكنها الآن تدفع أرباحا مجزية لمساهميها تتراوح بين ١٠ ٪ ، ١٢ ٪

ورغم أن شركة قناة السويس تقترح تنفيذ بعض الاعمال الاصلاحية
الا أن هذه الاصلاحات، بعيدة عن أن تلبي وتتمشى مع متطلبات
التجارة العالمية المتزايدة، ذلك أن القناة الحالية غير قادرة
على تلبية احتياجات ومتطلبات المستقبل، وأن أحسن حل لهذه
المشكلة هو شق قناة ملاحية جديدة سواء كانت تلك القناة
الجديدة موازية تماما وملاصقة للقناة الحالية من عدمه، فإن
المطلوب هو أن تكون تلك القناة الجديدة ملبية لتطور بناء
السفن وتطور التجارة، وطالبوا من الحكومة اتخاذ الاجراءات
لمزيد من السيطرة على شئون القناة وحركة الملاحة بها^(١).

ثم عاد اتحاد الغرف التجارية يبلغ جرانفيل بقراره فى
١٠ أكتوبر ١٨٨٣، بأن ممثلى ٤٦ غرفة تجارية بريطانية قد اتخذ
قراراً جماعياً بالآتى :

" بالنسبة لمصالحنا فى الشرق، فانه من الاهمية بمكان وجود
قناة ثانية فيما بين البحر المتوسط والبحر الاحمر بموافقة
خديوى مصر، وستكون هذه القناة مثلة للمصالح البريطانية
وبشكل مرضى " . وأعلن المجلس عن رغبته فى أن تنظر
الحكومة البريطانية باهتمام لهذه الرغبة فى أسرع وقت
لمصلحة التجارة وملاك السفن ومصالح البلاد^(٢).

(١) to Granville, (رئيس اتحاد غرفة التجارة البريطانية) C.J.Homk
Lond, 26.4.1883. Parl. Pap. Egypt 17(1883) No.32.

(٢) Monk/ Granville, Lond. 10.10.1883 . Parl, pap 3 (1883).
NO. 16.

هـ - غرفة الملاحة البريطانية Chamber of shipping of U.K.

كذلك بعث جامس ديكسون "James Dixon" رئيس غرفة الملاحة البريطانية - والتي لها وزنها العلمى فى العالم البحرى ولها نفوذها فى بريطانيا - برسالة الى جرانفيل فى نهاية عام ١٨٨٢ ، يلفت نظره لضرورة الاهتمام بانشاء قناة بديلة داخل مصر الى السويس . وذلك نتيجة ما وصلت اليه حالة القناة الحالية من تأخير وتعطيل السفن والتي تسبب مضايقات وضرا بالغا ، وأكثر تكلفة للشركات الملاحية . فاذا نظرنا الى القيمة العظيمة لمجموعة السفن البريطانية التى تستخدم قناة السويس مع تكلفة التأمين البحرى ، وأجور طاقم السفينة ، وأضرار تأخير عبور السفن ، كل ذلك يمثل عبئا ماديا ثقيلا على الملاحة البريطانية ولهذا طلبت غرفة الملاحة من جرانفيل ضرورة اشراف الحكومة البريطانية على أى قناة جديدة قد تشق (١) .

ورغب المجلس التنفيذى لغرفة الملاحة البريطانية فى احاطة وزارة الخارجية البريطانية علما بأن الوضع فى مصر آنذاك فريد ومناسب لضمان السيادة البريطانية على أى قناة ثانية ، التى يتوق اليها ملاك السفن البريطانية (٢) .

Diyon to Granville.Lond., 19.12.1882.Parl.pap. (١)

Egypt 17(1883)No, 12.

Ibid.

(٢)

و - موقف رباتية السفن

ولقد شارك الكثير من رباتية السفن البريطانية بأرائهم
أيضاً في هذه المشكلة الخطيرة التي هزت الرأي العام البريطاني
خلال عامي ١٨٨٢ و ١٨٨٣ . فمثلاً على سبيل المثال لا الحصر - نجد
الربان راوسون Rawson - يبعث بمذكرة للحكومة البريطانية
يقترح فيها إنشاء قناة ثانية . بحيث تستخدم القناتين واحدة
للعبور شمالاً والآخرى للعبور جنوباً . كما يجب ربط هاتين
القناتين سوياً بوملة عند كل عشرة أميال تقريباً ، وذلك من أجل
ألا يتسبب أي طارئ في تعطيل أحدها ، فعندئذ تستخدم الأخرى .
ويجب ألا يقل عمق القناة الثانية عن ٢٩ قدماً (١) .

بينما اتجه رأي ربان آخر G.S. Nares - وهو
مستشار وزارة التجارة البريطانية - في التقرير الذي بعث به
لوزارة التجارة إلى أن عملية توسيع القناة أجدي من عملية شق
قناة جديدة ، لأن ذلك سيساعد على ازدياد حركة الملاحة بالقناة
ويمنع عملية تأخير السفن بتحويلها إلى التفريعات ، علاوة على أن
توسيع القناة عند القاع من ٧٢ قدماً إلى ١٥٠ قدماً سيساعد على
إمكانية عبور سفينتين في اتجاهين مختلفين (٢) .

Memorandum by Captain Rawson, P.R.O., CAB (١)

37/10/15, Inclosure 2.

Calcraft to Lister, Board of trade. 7.9.1883. (٢)

Parl Pap. Egypt 3(1884)No.7. Inclosure 1.

وقد أيد الأعضاء الانجليز في مجلس إدارة الشركة هذا الرأي واستأذنوا جرانفيل بعرض هذه الفكرة على دي لسبس، ووافق (١) جرانفيل على تقديم هذه الفكرة دون أن يعبروا عن رأي الحكومة.

وفي واقع الامر لعبت هذه التيارات السياسية دورا هاما ورئيسيا في المطالبة بإنشاء قناة ثانية، وجاء مركز الثقل من جانب الشركات الملاحية وملوك السفن، فقد أشاروا إلى المشكلة واعتبروا إدارة دي لسبس للقناة ذات طابع اوتوقراطي.

ز - مجلس العموم البريطاني يناقش مشكلة القناة الثانية :

كما شهدت أروقة البرلمان البريطاني مناقشات عاصفة في صيف عام ١٨٨٣ حول مشكلة قناة السويس بصفة عامة ومسألة شق قناة ثانية بصفة خاصة، وتعرضت حكومة حزب الاحرار لهجوم عنيف من حزب المعارضة، حيث وجهت لجلادستون أسئلة كثيرة حول موقف الحكومة البريطانية من شق قناة ثانية في مصر.

وبلغ اهتمام أعضاء مجلس العموم اهتمامهم بالمشكلة لدرجة انهم طلبوا نسخا من المراسلات التي تبودلت بين الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس (٢). إلا أن جلادستون لم يوافق على نشر هذه المراسلات. (٣)

(١) British S.C.D. to Granville., Paris. 1.10.1883

op.cit.No.11.

(٢) وهن الفترة السابقة على اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣.

(٣) Hansard Parliamentary Debates, 3R.D.Serie: Vol. 280., June 11., 1883, PP.228-229. Norwood.

ويرى الباحث هنا ان جلادستون قد تحفظ فى رده على الأسئلة التى أشارها الأعضاء فى ذلك الوقت لأن المباحثات كانت جارية بين الشركة والحكومة البريطانية، ولم يكن فى مقدوره الافصاح عنها .

هذا وقد استفسر العضو بورك (Bourke) - وهو من زعماء المعارضة فى المجلس - عن بعض النقاط المتعلقة بمسألة القناة الثانية تتلخص فى الآتى :

١ - هل ستكون القناة الثانية ضمن ممتلكات شركة قناة السويس ؟

٢ - وهل سيكون مقر ادارتها بباريس أيضا ؟

٣ - والمحاكم التى ستنظر قضايا القناة الجديدة ، هل ستكون مصرية أم فرنسية ؟

٤ - وهل، ستعود القنوات الى مصر بعد الانتهاء من فترة الاستغلال ؟

متطع جلادستون الرد على بعض هذه الاستفسارات بحجة أن موضوع حق قناة ثانية هو أمر يتعلق بالسياسة العليا للدولة وعلى الأخص الوضع العام لقناة السويس^(١)، وحاول جلادستون تهدئة المجلس، موضحا أن هدف الحكومة هو تسهيل مرور السفن بالقناة ومنع تأخيرها^(٢).

(١) سنتناول فى الصفحات التالية حقيقة موقف الحكومة البريطانية من هذه المسألة ، وستوض شائق P.R.O. غير المنشورة حقيقة هذا الموقف
(٢) Hansard Parl. Debates. July 11. 1883. Vol. 281 op. cit.

كما سأل أحد أعضاء حزب الأحرار عما إذا كانت قد تمت
المفاوضات مع تركيا والحكومة المصرية حول القناة الثانية، فأجاب
جلادستون بأنه لم تتم مثل تلك المفاوضات ، ولكن إذا ما أقر
البرلمان اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ فستكون هناك مفاوضات هامة .
ثم شرح أهمية قيام الشركة بشق قناة ثانية موازية للقناة
الحالية ، بحيث تكون واحدة للذهاب وأخرى للعودة ، وهذا يستلزم
حصول دى لسبس على أراض جديدة للقناة الثانية من الحكومة
المصرية ، ولن تحصل الشركة على امتياز سياسى جديد ، ولكنها ستحصل
فقط من الحكومة المصرية على الاراضى الضرورية .

و هذا هو الهدف المبدئى لكل المفاوضات الرامية لشق قناة
أخرى ، وأمر ب من اقتناع الحكومة التام بأن المال المستغل فى
شق القناة الثانية سيدفع على أساس اقتناع كامل بأن لدى لسبس
الحق المطلق فى شق قناة ثانية (١) .

كذلك أشار بعض أعضاء المجلس أسئلة واستفسارات قدمت
لوزير الخزانة البريطانية حول شكل هذه القناة الثانية ، مدخلها
ومنطقة الخروج وهل تختلف عن القناة الحالية ، ورد وزير الخزانة
بأن هذه مسائل هندسية . وعندما سأل بعض أعضاء المجلس عما
إذا كانت الحكومة البريطانية قد استشارت المهندسين ، ومن ثم
توصلت لرقم " الثمانية ملايين جنيه استرلينى " تكاليف انشاء

القناة الثانية؟ والذي ورد ذكره فى البند ١٢ من اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ . فأوضح وزير الخزانة أنه عادة فى المشاريع العامة يكون التقرير مبدئى . وقد يزيد أو ينقص عند الدخول فى التفاصيل ، ومن الصعب تحديده الآن . وأنه فى حالة زيادة تكاليف القناة من ثمانية ملايين جنيه فعلى شركة قناة السويس البحث عن وسيلة لتكملة المبلغ بمعرفتها بطريقة أخرى (١) .

وكذلك أشار احد أعضاء البرلمان البريطانى - ويدعى لابوشير Laboucher (فى جلسة ١٦ يوليو ١٨٨٣) موضوع احتمال لجوء دى لسبس الى استخدام السخرة فى حفر القناة الثانية باستخدام الفلاحين المصريين ، سواء بطريق مباشر أم غير مباشر . وذلك فى حالة الموافقة على شق قناة ثانية عبر برزخ السويس . فرد عليه وزير الخزانة بأن دى لسبس لا يملك الحق فى استخدام السخرة (٢) .

كذلك استفسر الاعضاء عن أحقية دى لسبس فى احتكار واستغلال الطريق الملاهى عبر برزخ السويس ، ورد محامى الحكومة بأنه لا يوجد لدى مجلس البرلمان المستندات للرد على هذا الاستفسار (٣) .

(١) Hansard Parl.op.cit.13.7.1883 Vol.281.

يتضح لنا هنا ان المعلومات والبيانات التى اثيرت فى مناقشات مجلس العموم البريطانى غزيرة ، وقد تم اقتباس بعضها فقط . ويمكن ان يكون هذا الموضوع رسالة علمية مستقلة بذاتها من خلال المناقشات والمراجع العديدة التى تناولت مسألة شق قناة ثانية .

Ibid.16.7.1883.

(٢)

Ibid.

(٣)

كذلك طرح العضو ماكون M'coan سؤالاً حول مركز القناة الثانية من الإناحية القانونية، وهل يستلزم شقها الحصول على امتياز جديد؟ وبالتالي انتظار تعديق السلطان عليه مثلما تم في القناة الاولى، وعما اذا كانت القناة الثانية ستخضع للقانون المصرى والسيادة النهائية للبواب العالى؟ وممدى الضمان الذى ستقدمه الشركة لأقراضها مبلغ الثمانية ملايين جنيه استرلينى، لتمكين استعادة هذا المبلغ؟ ورد فيتز موريس Fitsmaurice على تلك الاستفسارات فأوضح أنه اذا كانت القناة الثانية ستعتبر "مشروعاً خاصاً" فان ذلك يستلزم امتيازاً ثانياً. او اذا اعتبر مجرد شراء أراضى أخرى لتوسيع القناة الاولى، عندئذ ستصبح القناة الجديدة بنفس المركز القانونى للقناة الاولى. أما قرض الثمانية ملايين فوضعه مثل بقية القروض التى حصلت عليها الشركة (١).

وتكلم جلادستون باسهاب فى جلسة فى مجلس العموم البريطانى (٣٠ يوليو ١٨٨٣) عن حق دى لسبس المطلق فى احتكار الطريق البحرى الذى يربط البحرين، والذى يستبعد أى شركة أخرى فى احتكار هذا الطريق. وأوضح انه اذا كانت هناك امكانية شق قناة ملاحية عبر فلسطين، فان دى لسبس سيرحب بها طالما أنها بعيدة عن برزخ السويس (٢). وبرهن على ذلك بأن دى لسبس احتج فى عام ١٨٧٢ عندما أثير موضوع شق قناة ثانية - والذى قدم

Ibid. (١)

Ibid. 30.7.1883. (٢)

للخديوى - من الاسكندرية الى السويس ، حيث احتج دى لسبس
لأنه يعتبر فى نظره انتهاك للاحتكار الممنوح له (١) .

وقدم العضو جيلز Giles (نائب سوثهامبتون Southampton)
فى جلسة ٣٠ يوليو مذكرة عملية ، فقد تحدث باعتباره مهندسا ،
موضحا أن قناة واحدة يبلغ عرضها ضعف القناة الحالية أجدى من
وجود قناتين ضيقتين ، وأن القناة الحالية يمكن توسيعها
وتعميقها بنصف تكاليف انشاء القناة الجديدة (٢) .

الا أن وزير الخزانة أوضح أن اجماع الأوساط التجارية على
فكرة انشاء قناة ثانية ، وحيد الأعضاء الانجليز فى مجلس إدارة
الشركة نفس الرأى . وقد استغل دى لسبس هذا الموقف وطلب بمد
الامتياز الخاص بشركة قناة السويس ومساعدة مالية من أجل تعهده
بتنفيذ هذا الالتزام (٣) .

وهكذا نجد الانتقادات توجه لحزب الأحرار ، والمديح ينهال
على حزب المحافظين لموقفه ابان صفقة اسهم قناة السويس الذى
حصل عليها عام ١٨٧٥ ، وخاصة مسألة ادعاء دى لسبس باحتكار
طريق القناة وكيف فشلت حكومة الأحرار فى معالجة القضية
واستطرد بورك فى انتقاده لرئيس الحكومة بقوله : " اذا كان رئيس

Ibid . (١)

Ibid. (٢)

Ibid. (٣)

الحكومة يذكر أن هذا الاحتكار لم يطالب به ، فلماذا إذن اشترىتم أسهم قناة السويس ؟ ويرد بورك على هذا التساؤل: "بأن عملية شراء الأسهم تمت بين الحكومة البريطانية وبين الحكومة المصرية ولم تكن مع دى لسبس ، وأن شراء هذه الأسهم كان من أجل اعتبارات سياسية ، وكانت صفقة سياسية ناجحة ، ولم يكن فى مقدور أحد انتقاد الصفقة من الوجهة السياسية . أما من الناحية التجارية فالجميع يعرف أن الحكومة إذا رغبت الآن (١٨٨٣) فى بيع الأسهم ، فسوف تربح سبعة ملايين جنيه استرلينى أو ثمانية ملايين . ومن المؤسف الآن ما قامت به الحكومة من إجراءات مع دى لسبس مؤخرا والتي أدت الى مفاوضات غير مرضية تهم الجميع فى إنجلترا من أجل بناء قناة ثانية . فطالما توجد قناة واحدة فى حوزة شركة فرنسية فمن الصعب بالنسبة لطبقة التجار هنا أو فى الدول الأخرى الحصول على أى تعويض" (١) .

ورأى بورك أن التعويض الوحيد يكون عن طريق وجود قناة ثانية . وعلى افتراض اقرار انشاء قناة ثانية بمبلغ ٨ أو ٩ مليون جنيه استرلينى بمعرفة إنجلترا ، فإن حركة الملاحة فى القناة خلال سبع سنوات تستصل الى ١٢ مليون طن ، وإذا كان رسم الطن ٥ فرنكات فيكون الدخل ٣٠ مليون فرنك أى ما يعادل ٢٠٠.٠٠٠ ر ٢٠٠.٠٠٠ جنيه استرلينى ، وإذا بلغت المصروفات ٣٠٠.٠٠٠ ر ٣٠٠.٠٠٠ استرلينى فيكون

القائض ٩٠٠.٠٠٠ جنيه استرليني ، وعلى مدى ١٤ عاما يسدد هذا المبلغ تكاليف انشاء قناة السويس بأكملها . وطالما ظلت الحكومة تعترف باحتكار دي لسبس ، فلن يكون هناك أمل فى أى تحسينات بالنسبة للطريقة التى تداربها قناة السويس . وأن دي لسبس كان سيؤدى خدمة جلية للتجارة العالمية لو تصرف تصرفا " ليبراليا " ، ولكنه يتصرف بطريقة المحتكر الذى لم يدر فى خلد أو ذهن أحد عندما فتحت القناة للملاحة (١) .

ورد لورد ادموند فيتز موريس Edmond Fitzmaurice على ما جاء بانتقادات زعيم المعارضة موضحا أن حكومة المحافظين عندما حصلت على اسهم قناة السويس ١٨٧٥ ، وعلى الرغم من أنها لم تتعامل مع دي لسبس فى هذه الصفقة ، إلا أن حقائق الموقف وملابساته وهى حق دي لسبس المطلق فى احتكار طريق القناة ، كانت امامهم ولم تكن بخافية عليهم . وكان من واجب حكومة المحافظين أن تضع فى اعتبارها هذه المسألة ، وهو أمر لم يخف على حكومة الأحرار فى عام ١٨٧٢ ، وهو ما أوضحه رئيس الوزارة عندما ذكر أن دي لسبس تمسك بحقه آنذاك فى احتكار طريق المواصلات بين البحرين (٢) .

وهكذا تحول موضوع شق قناة قانية الى معركة حزبية فى رحاب البرلمان البريطانى .

Ibid. Bourke, Vol. 283. PP. 1544-6% (١)

Ibid. Eclomond Fitzmaurice (٢)

ويذكر أحد الكتاب الانجليز^(١) ان هذه كانت آخر مرة تمت فيها مناقشة قناة السويس في البرلمان البريطاني واستخدمت فيها كافة أنواع المحاجات من جانب الطرفين . ولقد عبرت تلسك المناقشات في البرلمان عن المشاعر القومية البريطانية ، سواء من جانب الرسميين أم الأوساط التجارية والملاحية نحو شركة قناة السويس . علاوة على توضيحها لضرورة الحاجة لقناة ثانية ، والتي ثبت فيما بعد عدم صواب تقديرهم لها ، بل ثبت خطأ المهندسين أيضا ، وأن توسيع وتعميق القناة الحالية أجدى من فكرة شق قناة ثانية^(٢) . وأن المهندسين المدنيين ، وعلى رأسهم روبرت ستيفنسون ، قد أخطأوا التقدير في الأربعينات من القرن التاسع عشر ، عندما رأوا استحالة شق القناة . ثم جاء بعد ذلك بالرمستون وانقاد لأرائهم ، وتبعه دزرائيلى ثم ساندت الأوساط الملاحية والتجارية بعد ذلك دى لسبس في مشروع شق قناة السويس . وهكذا أخطأت الحكومة بعرض ثمانية ملايين جنيه استرليني للقناة الجديدة . وكان رأى عضو البرلمان البريطانى جيلز Giles صائبا في هذا الصدد . بل ان دى لسبس - فى رأى ولسون - نفسه وقع فى نفس الخطأ عندما وافق على فكرة شق قناة ثانية . فكلتا القناتين بعد ذلك ستكونا فى حاجة الى توسيع وتعميق . وهكذا يرى "ولسون" أن البرلمان البريطانى أدى خدمة جليلة لدى لسبس وللعالم

Wilson , The Suez Canal. PP. 74-5. (١)

Ibid. (٢)

وللتجارة البحرية البريطانية ، عندما تحالف الرأي العام
البريطاني مع البرلمان في اجبار جلادستون على اسقاط مشروعه (١).

موقف الحكومة البريطانية من شق قناة ثانية: (١٨٨٢-١٨٨٣) :

وعلى أية حال فقد اتضح لنا من خلال المناقشات التي دارت
في مجلس العموم البريطاني ، والمراسلات الدبلوماسية لوزارة
الخارجية البريطانية المنشورة وغير المنشورة أن الحكومة
البريطانية قد تعرضت لضغوط رهيبة من جانب الشركات الملاحية
وملاك السفن وغرفة الملاحة والتجارة البريطانية والصحافة
البريطانية في موضوع شق قناة ثانية . فقد تجاذبتها تيارات
عديدة ممثلة في مصالح الشركات الملاحية البريطانية وملاك السفن
والتجار وغرف الملاحة والتجارة في بريطانيا من جهة ، وموقف
دي لسبس وشركة قناة السويس من جهة أخرى ، أضف الى ذلك التيارات
السياسية الدولية آنذاك بصفة عامة والعلاقات الفرنسية الانجليزية
من جانب آخر ، فبدأ واضحا تردد الحكومة البريطانية لحسم هذه
المسألة الخطيرة في محاولة منها لارضاء كافة الأطراف . وفي الوقت
نفسه المحافظة على المصالح العليا البريطانية دون التورط في
فتح الباب أمام تعقيد المشكلة ، مما يهدد تدهور العلاقات الفرنسية
الانجليزية . فقد أدركت حكومة الأحرار بزعامة جلادستون بعد أن
وضعت يدها على مصر ، أنها ليست في حاجة الى اشارة الشعوب
القومية الفرنسية بخصوص مسألة قناة السويس التي كان ينظر اليها

الفرنسيون - كما رأينا - نظرة خاصة . فكان ضرب المصالح الفرنسية في شركة قناة السويس ليس بالأمر السهل ، فقد يفسع الحكومة البريطانية أمام مخاطر لا قبل لها في العلاقات الدولية بصفة عامة وعلاقتها بفرنسا بصفة خاصة . فقد كانت محاولات الحكومة البريطانية الاحتفاظ بعلاقات الودع فرنسا قد أصبحت أمرا صعبا يوما بعد يوم . ورأينا انه كلما ضيق المتحدثون في مجلس العموم البريطاني ، الخناق على جلادستون نجده يذكر أن هذه من أمور السياسة العليا للدولة (١) . ولكن الحكومة استغلت الحرب النفسية والاعلامية المعلنه على الشركة ، وباركتها سرا ، للحصول على ما يحقق المصالح البريطانية في قناة السويس ، وكان لها ما أرادت . ونجحت في اظهار روح التعاطف مع دى لسبس ، وكسبت وده وأوضحت أنها تقف معه ضد هجوم ملاك السفن والشركات الملاحية مما أثلج صدر دى لسبس .

كما يجد الباحث في الوثائق البريطانية غير المنشورة ، والموجودة في دار الوثائق البريطانية P.R.O ، التفسير الواضح لسياسة حكومة الأحرار في هذه المسألة ، وخاصة في ذلك التقرير السرى المقدم لمجلس الوزراء البريطانى ، ضمن التقارير المرفوعة من اللجنة المعنية لدراسة مستقبل إدارة الحكم في مصر

(١) كما رأينا في مناقشات مجلس العموم البريطانى الخاصة بموضوع شق قناة ثانية رد جلادستون بأن مسألة شق قناة ثانية من السياسة العليا للدولة ، توضحه حقيقة هذه الوثيقة التى قدمت لمجلس الوزراء البريطانى .

- ٤٦ -

بعد احتلالها ، تقريراً عن قناة السويس تناول مسألة توسيعها
وانشاء قناة ثانية ، وقد أوصى هذا التقرير بالآتى :

١ - أهمية توسيع القناة نظرا لازدياد حركة الملاحة الضخمة
المضطردة بها ، علاوة على ازدياد حمولة السفن وابعادها ، وخاصة
طولها ، وذلك بالنسبة للسفن التى تنبى فى ذلك الوقت لتعمل فى
التجارة مع الشرق . هذا بالاضافة الى أن توسيع القناة سيكون له
تأثيره المفيد لتقليل فرص سدها أو اعاقه الملاحة بها .

٢ - أهمية تنفيذ توصيات " اللجنة الملكية للدفاع البحرى "
والتي نصت على اتمام التحصينات بعدن ، لكى تصبح محطة آمنة للتزود
بالفحم .

٣ - الرغبة فى الحصول على نصيب أكبر - لانجلترا - لنفوذها
وتمثيلها فى ادارة شركة قناة السويس .

٤ - هذا وان كان هناك تشجيع لشق قناة ثانية فسيكون
باعثاً قويا للشركة لتعرض للمطالب المعقولة لحكومة جلالة
الملكة :

" If encouragement should be given to the
construction of another Canal.it will operate
as a powerful incentive to the company to
yield to the reasonable demands of her
Majesty's Government".(1)

تلك هي الخطة التي سارت عليها الحكومة في مسألة شق قناة ثانية، وعالجتها بمهارة وحكمة حققت أهدافها لمصلحة السياسة العليا والمصالح القومية البريطانية . ويؤكد أيضا هذا الاتجاه من جانب الحكومة البريطانية تلك الرسالة التي بعث بهـــــا تشيلدرز، (عندما كان وزيرا للمالية) الجرانفيل في ٩ مايو ١٨٨٣ حيث يقول : " لست واحدا من هؤلاء الذين يشجعون شق قناة ملاحية ثانية .. فنحن في آخر المطاف لا بد وأن نحصل من دى لسبس على أحسن الشروط، وعلينا تركيز هدفنا نحو : تخفيض أكبر لرسوم العبور، وننفوذ متساوى في الإدارة مع الفرنسيين ، وأن دعوتنا هذه ستجد سندا قويا " (١) .

وعلاوة على النتائج التي أوردتها التقرير المذكور فقد أوصت اللجنة أيضا بالآتي :

١ - يجب تشجيع توسيع وتعميق القناة العالية وعلى وجه الخصوص في الأماكن الضيقة الصخرية، أو بناء قناة أخرى دون التعصب لأي حقوق .

٢ - ضرورة اتمام التحسينات لميناء عدن حتى يصبح محطة آمنة للتزود بالغم.

Wilson, A. op. cit. P. 65., Queting, Life of Mr. Childers Vol. 2. P. 151. (1)

٣ - يجب اعادة تنظيم حركة الملاحة بالقناة، باعطاء نصيب كبير للأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة (١).

ولذلك نعت اتفاقية يوليو ١٨٨٣ على انشاء قناة ثانية موازية للقناة الحالية ويكون عمقها وعرضها متمشيا مع التطور المستمر لبناء السفن، وبحيث تتم هذه القناة فى عام ١٨٨٨. وذلك فى محاولة من الحكومة لارضاء وتهدئة أطراف المشكلة فى هذه المسألة .

تقارير قادة البحرية البريطانية :

” وفى نفس الوقت تلقت الحكومة البريطانية تقارير من قادة البحرية البريطانية حول هذا الموضوع . فقد بعث العميد بحرى أ. هوسكنز A.Hoskins (٢) للحكومة البريطانية، موضحا أن المشكلة تتركز فى بديلين :

أ - توسيع القناة وتعميقها لتتمشى مع متطلبات تطوور نمو تجارة الشرق .

ب - او اذا كان من الضرورى المسارعة فى انشاء قناة جديدة مع الاتجاه الى الموازنة بين حركة الملاحة داخل وخارج البلاد ، وفى كلتا الحالتين فانه من المحتمل أن تعهده شركة القناة الحالية . ويلاحظ أن الشركة ستواجه مشاكل

CAB, 37/9/103.op.cit.

(١)

(٢) اشترك هوسكنز فى العمليات الحربية فى القناة ابان الثورة العربية . ١٨٨٢

خطيرة : سياسية ومالية وهندسية ، عندما تشق قناة
للسفن من الاسكندرية للسويس ، وتوصل هوسكنز الى نتيجة
مفادها :

" أنه من المستحسن توسيع وتعميق القناة الحالية ، بدلا
من انشاء قناة جديدة ، كما يجب تدعيم امتياز الشركة
الحالي ، وأن تتم أعمال انشاء القناة الجديدة بمعرفة
شركة قناة السويس " (١) .

وقد استند هوسكنز في حجه الى أن تطور التجارة انما
يعتمد على الحداثة ، وأن الزيادة الأخيرة لا يمكن الاعتماد عليها ،
واتخاذها أساسا لحساب المستقبل . ورأى أن توسيع القناة
الحالية سيعطى بلا شك التسهيلات المطلوبة لفترة من الوقت
قادمة ، علاوة على تخفيضها للالتزامات بينما تكاليف انشاء قناة
ثانية يحتم ايقاف كل تفكير لتنفيذ مشروع مماثل من الاسكندرية
الى السويس . وتوسيع القناة الحالية ، سيكون له أثره في زيادة
المسطح المائي بشكل يسمح للسفن الضخمة بتشغيل رفاصاتها
بالقناة ، وعلى هذا يمكنها ذلك من الملاحة في أمان وبسرعة أكبر ،
أكثر من الملاحة في قناتين ضيقتين . هذا علاوة على تلاشي خطورة

Memorandum by Rear-Admiral Sir A. Hoskins. (١)
P.R.O, CAB 37/10/15. Inclosure in No. 1. January
6, 1883.

الاصطدام بفضتي القناة .

ويرى هوسكنز أنه في حالة الحرب يكون من السهل مراقبة قناة واحدة وحمايتها بسهولة أكثر من قناتين، وأن من الصعوبة بمكان حصار قناة واسعة فجأة وبسرعة بعكس قناتين ضيقتين (١) هذا علاوة على أن تكاليف ادارة وتشغيل قناتين يكون باهظ التكاليف ، أكثر من قناة واحدة بطبيعة الحال . هذا ويمكن للقناة بعد توسيعها ان تمر بها السفن في الاتجاهين ، أما مشكلة التوقف فيمكن حلها عن طريق زيادة عدد المحطات . وأن عملية التوسيع يمكن تنفيذها بمعرفة المهندسين المختصين الذين يعملون بالقناة . وإذا ثبت عدم صلاحية القناة للملاحة مستقبلا، فإن مسألة شق قناة ثانية ستكون عندئذ محل بحث بثقة أكبر وبخبرة أوسع من كافة الجهات المعنية . وخلص هوسكنز الى الرأي الآتي :

" اننى أرى أن قناة واحدة واسعة من كافة الجوانب العسكرية منفصلة عن قناتين ضيقتين بشرط أن يتم توسيع القناة على طول امتدادها وأن يتم ذلك على الفور" (٢) .

واعتقد هوسكنز أن دى لسبس ومديرى الشركة يرغبون في تأمين وضمان امتيازهم الحالى لفترة غير محدودة من الزمن بالحصول على تمديد انجلترا لانشاء قناة ثانية ، بالشروط المشار اليها .

Ibid. (١)

Ibid, (٢)

وفضل هوسكنز الانتظار لرؤية نتيجة استمرار الأعمال، ورأى عدم الالتزام بطريقة قد تفشل أو لا تؤدي الغرض المنشود في المستقبل لآى مشروع بديل أو شركة " مثلما فعل المهندس فولر Fowler وأعد لهذه الفكرة على صفحات جريدة القرن التاسع عشر" (١).

وقد أيدت الادmirالية البحرية الأعمال المقترحة من جانب شركة قناة السويس لتسهيل الملاحة بالقناة الحالية، وأوصت بعدم تأجيلها، ما لم يتدخلوا في بناء قناة ثانية (٢). وهكذا شكلت حكومة الأحرار سياستها ازاء المشكلة من واقع تلك التقارير والدراسات التى رفعت الى مجلس الوزراء، ولكنها اعتمدت أيضا على التقارير التى بعث بها الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة حول المشكلة. فعندما طلب دىلسبس من الأعضاء الانجليز الاشتراك فى اللجنة الخاصة بدراسة تحسين القناة لاختيار أحسن السبل لتحقيق ذلك (٣) عندئذ أوضح جرانفيل للأعضاء الانجليز فى اللجنة أن الحكومة البريطانية تبدى عظيم اهتمامها بهذه المسألة: "Attache the greatest importance to this question" وطلب منهم قبول دعوى دى لسبس والمشاركة فى مناقشات مجلس ادارة

Ibid. (١)

P.R.O.CAB 37/10/15, The secretary to admiralty (٢)
to J. Pauncefaut., Admiralty, 22 /1/1833.

The British S.C.D/Granville, London. 17/10/1833. (٣)
Parl. Pap. 17 (1883), No, 4.

الشركة والتركيز بوجه خاص على مسألة توسيع القناة (١).

موقف فرنسا من مشكلة شق قناة ملاحية ثانية :

وعلى الجانب الآخر من بحر المانش أشارت مشكلة شق قناة ثانية الرأى العام الفرنسى فهاجمها رجال السياسة والصحافة والكتاب الفرنسيين ، واتسمت هذه الفترة بصراع دبلوماسى واعلامى كبيرين .

موقف رجال السلك الدبلوماسى :

بعث - تيسو - سفير فرنسا بلندن - برسالة الى وزير خارجية فرنسا فى صيف عام ١٨٨٣ ، يؤكد له أنه قد علم من وزير سابق لـ الخديوى (لم يحدد اسمه) أنه فى حالة توقف المحادثات الجارية بين الشركة والحكومة البريطانية - آنذاك ، وهو أمر رآه تيسو بعيد الاحتمال ، فان مجلس الوزراء البريطانى سيجد نفسه مضطرا تحت ضغط الرأى العام البريطانى الى الالتجاء نحو انشاء قناة ثانية تربط البحرين ، وجعل عمل دى لسبس - أى القناة الحالية - يقع فى منافسة رهيبة ، تجعله عندئذ يندم على رفضه لشروط الحكومة التى عرضت عليه مهما كانت صعبة ومهما بدت له فى هذا الوقت . وترتب على هذه المعلومات أن قامت الحكومة البريطانية بالاستعداد منذ تلك اللحظة باتخاذ كافة الاجراءات الضرورية لضمان طريق

(١) Granville to British S.C.D.F., Octobre 30, 1883. Parl.Pap.op. cit.No 5.

الهند ، وهو السبب الرئيسى الذى من أجله أرسلت انجلترا قواتها الى مصر ، ويضيف تيسو فى رسالته : " أنه على المرء أن يتنبأ بالباقي فانجلترا لم تتوان لحظة عن استغلال حملتها العسكرية داخل البلاد" (١).

الصحافة الفرنسية والكتاب يشاركون فى المعركة :

وهاجمت صحافة فرنسا موقف بريطانيا ، فنجد على سبيل المثال صحيفة " الايكونوميست " الفرنسية :
وقد نشرت مقالا لبول ليروى Palu Leroy Beaulieu ينتقد فيه مشروع القناة الجديدة ، وعبر عن دهشة الرأى العام فى فرنسا لهذا المشروع الذى أشارته الصحافة البريطانية ، وأوضح أن فرنسا لا تضرر عداوة لانجلترا (٢).

(١) "C'était le but principal au'il poursuivait en envoyant ses troupes en Egypte, et il ne deivait pas, ainsi qu'on pouvait le prevoir du reste, tarder á mettre a profit le succes de son expedition militaire dans ce pays".

Tissot a Challement-Lacour., London. May 29. 1883. D.D, F. 1^{ere} Serie: T.5. No. 43.

"..Nos lecteurs savent que nous ne nourrissons (٢) quant a nous, contre. L'angleterre aucun sentiment de jalousee". Bulletin Decadaire, Octob. 12/1883. No. 389. Quoting Econo Economi français.

وانتقد الكاتب موقف البريطانيين، وذكرهم بتمشييق الفرنسيين لهم عند انتصارهم على عرابى وطالب بدراسة موضوعية للمشروع المقترح الخاص بشق قناة ملاحية جديدة، مناشدا القارئ بأن يمسك بخريطة لمصر، ويقوم بقياس المسافة فيما بين السويس وبورسعيد ويقارنها بالمسافة فيما بين الاسكندرية والسويس، فيجد عندئذ ان الثانية تبلغ ضعف الاولى على وجه التقريب . هذا فضلا عن أن القناة الجديدة المقترحة سوف تمر عبر اراضى خصبة فى الدلتا التى تعتبر من أغنى الأراضى فى مصر ، فى الوقت الذى تمر فيه القناة الحالية فى أراضى صحراوية . علاوة على أن القناة المقترحة سوف تتسبب فى مشاكل فنية وسياسية لا حصر لها بالنسبة للعلاقات الداخلية فى مصر (١) .

كما ستتقاطع القناة المقترحة مع النيل فى ثلاث أو أربع مواقع عند أفرعه المختلفة ، وثلاث أو أربع مرات أيضا بالنسبة لخطوط السكك الحديدية . وسوف تعترض كل طرق الدلتا وكل قنوات الري التى تنتشر بكثرة فى تلك البقاع التى ستخترقها القناة فى الوقت الذى لا تشكل القناة الحالية أى مشاكل امامها، وانما وجد فى طريقها بحيرات قللت من نفقات انشائها، مثل البحيرات المرة والمنزله والتمساح . أما القناة الجديدة فستكلف مبلغا يتراوح بين مليار او ١٢٠٠ مليون فرنك لمسافة تقدر بحوالى ٤٥٠ كم (٢) .

(١)

(٢)

بالإضافة الى ان القناة الجديدة (الاسكندرية / السويس)
 لن تقبل عليها السفن لأنها أطول بمقدار ٢٥٠ كيلومتر عن القناة
 الحالية . فضلا عن مشاكل اعتراض القناة الجديدة بالأنهار
 والقنوات والسكك الحديدية والخطوط البرية العديدة بالدلتا .
 وسينتج عن ذلك تأخير في زمن العبور يزيد عن القناة الحالية
 بمقدار ٣٦ أو ٤٨ ساعة . كما ذكر كاتب المقال أن هذا المشروع
 الجديد للقناة مزعج ومخيف ، فهو شبيه بمشروع الخط الحديدي
 الشهير المقترح في فرنسا والذي يربط كاليه بمرسيليا والذي كثر
 الحديث عنه منذ خمسة عشر عاما .

وهاجم الكاتب عضو البرلمان البريطاني الذي ذكر أنه طالما أن شركة خاصة تملك القناة، فإنها لن تهتم بتعميقها وتوسيعها مذكراً إياه بأن شركة قناة السويس دفعت ٣٠ مليون فرنك من إيراداتها لتحسين مرفق قناة السويس وجعلها صالحة للملاحة (١).

دى لسبس يهاجم مشروع شق قناة ملاحية ثانية :

تصدى دى لسبس للحملات الصحفية البريطانية، التى تنادى بشق قناة ملاحية ثانية تحت اشراف انجلترا، وبالأخص صحيفة التايمز اللندنية التى هاجمت احتكاره لطريق قناة السويس فدافع عن حق الشركة فى الامتياز الممنوح لها فى المنطقة ما بين خليج

البلوزيوم وبرزخ السويس . وطالبهم قبل الخوض في هذا الموضوع الخطير إعادة قراءة المقالات الصادرة في صحيفة التايمز اللندنية في السنوات (١٨٥٤ - ١٨٥٧) حيث اتفقت الآراء التي وردت بها مع لورد بالمرستون على اعتبار مشروع قناة السويس كأنه " فقاعة " Bupple ، وأخذت تؤثر بمقالاتها في هذا الاتجاه على الشعب الفرنسي (١) .

وطلب دي لسبس في مقاله أن تقوم الصحيفة اللندنية بدراسة نصوم عقد الامتياز ومركز شركة قناة السويس القانوني العالمي ، فهي قد تكونت برؤوس اموال حرة من كل الدول وبالأخص من فرنسا . وأوضح دي لسبس أن انجلترا نفسها تتمسك بمبدأ هام وهو " حرية الفرد " كأساس من أسس سياستها الداخلية (٢) . وتهكم دي لسبس على مناداة الصحيفة بشق قناة انجليزية في مصر تنافس قناة السويس ، بقوله : " أما بالنسبة لشق قناة ثانية فيمكنكم اختيار مكان آخر بدلا من برزخ السويس حيث ينص عقد الامتياز على أن الشركة العالمية تمتلك " الحق المطلق " خلال ٩٩ عاما بانشاء طريق ملاحى بين الخليج البلوزى وخليج السويس (٣) .

Bulletin Décadaire, 2.10.1883.No.388. (١)

Ibid. (٢)

"Quant á la construction d'un second Canal maritime, vous pouvez choisir tout autre point que l'isthme de Suez, ou la concession déclare que la compagne universelle posse de pendant 99 ans le privilege exclusif d'une communication maritime entre le Golfe de peluse et le Golve de Suez". Ibid. (٣)

وفى الحقيقة أشارت عبارة " الحق المطلق" هذه كثيرا من
الجدل والمناقشة فى الأوساط السياسية والقانونية فقد ناقش رجال
القانون فى انجلترا حق الشركة المطلق فى انشاء قناة بحرية
داخل مصر تربط البحرين الأحمر والمتوسط ومسألة امتياز الشركة
الصادر فى نوفمبر ١٨٥٤ الذى يخول لى لسبس الحق فى انشاء قناة
بحرية . وقد حلل رجال القانون الموقف القانونى للشركة ازاء حقها
فى انشاء قناة بحرية، ورأوا فى نفس الوقت أن للخديوى الحق فى
انشاء قناة ثانية تبدأ من شرق فرع نهر دمياط أو غرب هذا
الفرع (١).

وهكذا اعترف رجال القانون فى الحكومة البريطانية بأن النقطة
التي اشارها دى لسبس يجب أن تؤخذ فى الاعتبار، وهى انه ليس من
الشرعية شق قناة ملاحية ثانية عبر الأراضى المصرية . وليس معنى
ذلك ألا تشق قناة خارج حدود مصر (٢). وكذلك نجد دى لسبس عندما
رد على استفسار احد مساهمى الشركة بخصوص موضوع القناة الثانية
طمأنه بأنه من الصعب هندسيا شق القناة فى منطقة خارج برزخ
السويس، والا لكان العلم قد نجح من قبل فى اختيار مكان آخر غير
طريق قناة السويس الحالية .

وأكد دى لسبس أن شركة قناة السويس لا تأل جهدا فى تحسين
قناة السويس وتعميقها، وأن هناك دراسة لبرنامج شق قناة موازية

F.O. 78/3723.May 15,1883, Law officers.P.R.O. (١)

Craibtes,P.op.cit.P. 205. (٢)

للقناة الاولى ، لمواجهة التطور المتزايد فى اعداد السفن (١) .

وفى خطاب لدى لسبس أمام الجمعية العمومية للمساهمين بالشركة فى جلستها رقم ٢٩ بتاريخ ١٢ مارس ١٨٨٤ ، استشهد برأى مستشارى التاج البريطانى القانونيين بخصوص أحقية دى لسبس فى احتكار طريق قناة السويس الذى ورد بعقد الامتياز واحتج أيضا بحديث جلادستون أمام البرلمان فى ١٢ أغسطس بحقه (دى لسبس) المطلق فى شق طريق محدد للقناة ، وقد استشهد دى لسبس بتفسير جلادستون لعبارة " جزء محدد من البلاد " فى مصر ، عندما سأل أحد أعضاء مجلس العموم البريطانى فى جلسة ١٢ أغسطس ١٨٨٣ ، فرد بقوله : " الحدود الجغرافية للبرخ السويسى هى وادى النيل غربا والمصرا شرقا " (٢) .

وازاء هذه التيارات السياسية وإشارة موضوع القناة الجديدة سارع دى لسبس بعقد اجتماع عاجل لمجلس إدارة الشركة لدراسة النقاط المختلفة التى أشارتها الحكومة البريطانية وبالأخص موضوع تحسين قناة السويس ، وأحاط دى لسبس المجلس علماً بأن لجنة الأشغال قد سبق لها أن أوصت - فى الشتاء الماضى - ببناء قناة ثانية موازية للقناة الحالية ، وذلك عندما يصل اجمالى مافى الحمولة للسفن العابرة للقناة الى عشرة ملايين طن ، وقد تبنى

Bulletin Décadaire. 22.2.1883 No, 402. (١)

Ibid. n.3./883.No.440. (٢)

مجلس إدارة الشركة هذا التقرير . ولكن نتيجة للفظوط المختلفة
أعلن دي لسبس استعداداه للتوصية لدى الشركة بالقيام بالعمل
فورا دون انتظار لزيادة الحمولة بالقدر سالف الذكر، والذي هو
ضرورى فى نظره لمصلحة حملة الاسهم ، دون تضحية جسمية منهم ،
فاقترح أن يدفع العمل بكامل طاقاته حتى يمكن انجازه خلال أربعة
أعوام من بداية التنفيذ . وأوضح دي لسبس أن ذلك يستلزم بطبيعة
الحال - الحصول على امتياز آخر للأرض التى ستمر فيها هذه
القناة القانية ، والتى ستبنى عليه قري ومدن جديدة ، علاوة على
توسيع أحواض مينائى بورسعيد والسويس لاستقبال الاعداد المتزايدة
للسفن ، وازدياد الطاقة "التصريفية للسفن من آن لآخر . كما وضع
دي لسبس فى حسابه الاعتماد على الحكومة البريطانية فى الحصول
على هذا الامتياز الجديد ، مثل مسألة مد امتياز قناة السويس (١)
نظرا للمبالغ الضخمة الاضافية التى ستحملها الشركة لتنفيذ
المشروعات (٢) .

وكان دي لسبس قد قدم تقريراً للجمعية العمومية لحملة الاسهم
أوضح أنه من الممكن تطوير قناة السويس عن طريق :
١ - توسيع وتعميق القناة الحالية .

(١) أنظر الفصل الخامس من رسالة الدكتوراه للمؤلف : الصراع

الدولى حول استغلال قناة السويس ، ص ٢٥٣ - ٢٦٥ .

(٢) British S.C.D/Granville, Paris 20.5.1883. Parl. (٢)

Pap. Egypt 17(1883)No.37.

- ٢ - بناء قناة ثانية على اساس الامتياز الممنوح للشركة .
- ٣ - بناء القناة الثانية الموازية على اراضى تقع خارج حدود اراضى الشركة ،ولكن بحيث تسمح للمجرى بأن يأخذ الاتجاه الاحسن للملاحة واقتصاديات البناء (١).

وفى نفس الوقت حاول دى لسبس تهدئة الموقف المشتعل فى الدولتين ،مؤكدًا فى خطابه أمام الجمعية العمومية للمساهمين وللرأى العام فى فرنسا وانجلترا، أن الحرب المعلنة ضده وضد الشركة هي مجرد " هياج عقيم " "Steriles agitation". ووصف دى لسبس هؤلاء الذين أشعلوا هذه الثورة ضده بأنهم مضاربون، انتهزوا فرصة المشاعر القومية المثارة للاستيلاء على ممتلكات الشركة ، فهى من أعمال المضاربين فى التجارة وليست من جانب الحكومة أو الشعب البريطانى .

وأكد أن موضوع شق قناة ثانية فى حاجة الى دراسة متأنية علمية وعملية علاوة على ضرورة حصول الشركة والمساهمين على تعويضات مقابلة لهذا المشروع (٢).

(١) Report by B.S.D. On the provisional agreement with De Lesseps July 10.1883.Parl.Pap.Egypt 12 (1883),cf.Parl. Pap.17(1883)No.46 & Inclosure.
Bulletin Décadane, June 5.1883.No.412 Bis (٢)

وسارع شارل دى لسبس الى انجلترا ليسكب الزيت على المياه الهادرة. ويهدى من شائرة ملاك السفن . وسرعان ما دخل فـسـى صراعات عديدة مع زعماء التجارة فى لندن وليفربول ومانشستر ونيوكاسل. وحاول شارل تهدئة الثورة بأن يقتبس البند الأول الوارد بعقد امتياز الشركة الأول الصادر من سعيد باشا والى مصر الى دى لسبس ١٨٥٤/١١/٣ :

" مادة أولى : يؤسس فرديناند دى لسبس بشركة تعهد اليه بادارتها تسمى الشركة العالمية لقناة السويس البحرية لشق برزخ فى السويس واستغلال طريق صالح للملاحة للدول الكبرى فيما بين البحرين " .

وسافر دى لسبس الى لندن آخر الأمر فى اواخر نوفمبر ١٨٨٣ حيث تمت عدة لقاءات ومناقشات بينه وبين ملاك السفن والشركات الملاحية ، حيث تم توقيع اتفاقية ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ . وجاء البند الأول فى هذه الاتفاقية نص يعالج موضوع شق القناة الثانية : " البند الاول - تتعهد الشركة بتوسيع القناة الحالية او بانشاء قناة اخرى ، وذلك حسب ما تراه لجنة تؤلف لهذا الغرض وتشكل من مهندسين فنيين ، وأصحاب شركات ملاحية بريطانية - وبشرط ألا يقل عدد الأعضاء الانجليز عن النصف . وذلك حتى لا تتعطل الملاحة بين البحر المتوسط والبحر الاحمر وبالعكس ، وحتى تتمكن التجارة الدولية من التوسع " (١) .

(١) عبدالعزيز الشناوى، وثائق ونصوص، ص ٦٤٥، وانظر نص الاتفاقية فى:

Parle Pap. Egypt 3.(1884) . No 24.

الحكومة المصرية ومسألة شق القناة الثانية :

لم تكن الحكومة المصرية بعيدة عن التيارات السياسية التي احاطت بمسألة شق قناة ثانية ولكنها هي الأخرى تعرضت لضغط من جانب ملاك السفن البريطانية . فقد بعث لورد نابيير Napier برسالة في ١٨ ابريل ١٨٨٣ الى شريف باشا - رئيس الوزارة - بخصوص موضوع شق قناة ثانية ، مؤكدا له أن انشاء هذه القناة سيكون له مزايا وفوائد سياسية كبيرة لمصر . فعن طريق هذه القناة سينشأ ضغط سياسى من جانب حكومة الخديوى على المشروع الانجليزى ، علاوة على أن هذه القناة سوف تربط برباط وثيق علاقات الصداقة بين البلدين (١) .

بعثت الحكومة المصرية بمذكرة في ١٦ نوفمبر ١٨٨٣ الى الحكومة البريطانية تؤكد فيها حقها في أن يسمع رأيها في أية تسويات قادمة مع الشركة . ويظهر ذلك بجلاء في الخطاب الدورى المؤرخ في ٢٧ نوفمبر ١٨٨٣ الموجه الى قناصل الدول بضرورة صدور امتياز جديد في حالة اى تعديلات تتم للقناة في حالتها الراهنة ، وعلى هذا أصبح دى لسبس عاجزا عن التصرف نتيجة لموقف الحكومة المصرية المعادى له (٢) .

(١) محفوظات القلعة - خطاب من لورد نابيير الى شريف باشا فى ١٨ ابريل ١٨٨٣ - محفظة رقم ٥ ملف ٢٣/٢ - وثائق مجلس الوزراء (قناة السويس) .

Farnie.Op.cit.P.319.

(٢)

وكانت الحكومة البريطانية قلقة بشأن موقف الحكومة المصرية فطلبت من كرومر معرفة ذلك وافادتها فبعث شريف باشا برسالة سرية الى كرومر يوضح له فيها موقف الحكومة المصرية، ويتلخص في أنها طلبت من المستشارين القانونيين للحكومة المصرية دراسة ثلاثة موضوعات رئيسية هي :

أ - هل في استطاعة دي لسبس توسيع قناة السويس بدون موافقة الخديوى ؟

ب - وهل في مقدوره أيضا - دون موافقة الخديوى - شق قناة ثانية ؟

ج - اذا وافقت الحكومة المصرية على شق قناة ثانية، أو توسيع القناة الحالية، هل من الضروري الحصول على تصديق السلطان على ذلك ؟ (١).

وقد رد المستشارون القانونيين في الحكومة المصرية على تلك الاستفسارات ، بأنه يتعين على دي لسبس الحصول على موافقة الحكومة المصرية، قبل شروعه في توسيع القناة الحالية، أو بناء قناة جديدة. وبالنسبة للبند الثالث فإنه لا حاجة للحكومة المصرية في الحصول على تصديق السلطان على ذلك (٢).

Baring to Granville.Cairo, November 26.1883. (١)
confedential.P.R.Q.F.O.78/37 23.No.558.

(٣) محفظة ٨ - وشائق القلعة - محافظ مجلس الوزراء عن قناة السويس بتاريخ ٢٣ نوفمبر ١٨٨٣. وهو تقرير عن موضوع توسيع القناة أو شق قناة ثانية مقدم للحكومة المصرية (تيجران باشا) وموقع عليه بمعرفة مجموعة من المستشارين القانونيين==

وبعد توقيع اتفاقية (٣٠ نوفمبر ١٨٨٣) بعث اميل اوليفيه
(١) Emile Olivier بصورة من هذه الاتفاقية، مرفقا بها
رأيه فيها، الى الخديوى توفيق. موضحا انه فى حالة انشاء قناة
جديدة ستكون هناك حاجة لأراضى جديدة، وعندئذ سيكون من الضرورى
صدور عقد امتياز جديد. أما اذا استعيز عن ذلك بتوسيع القناة
الحالية، فلن تكون هناك حاجة لصدور عقد امتياز جديد. واذا شقت
الشركة قناة جديدة فى نطاق الاراضى التى فى حوزة الشركة فلن
يكون هناك حاجة ايضا لصدور عقد امتياز للشركة ولكن اميل اوليفيه
أشار الى أنه بعد الدراسة اقتنع بأن الامتياز سيكون ضروريا فى
مثل هذه الحالة. وأضاف أنه باعتبار أن الموضوع ليست له صفة
الاستعجال، فقد طلب المزيد من الوقت لاعادة الدراسة والتفكير
فى الأمر حتى يعطى رأيه النهائى فى المسألة. وأوضح أوليفيه أن
هناك حاجة ومصلحة عالمية فى شق قناة ملاحية ثانية، وهنا تبدو
أهمية تصديق الخديوى، فعندئذ سيكون فى مقدور الخديوى الضغط
للحصول على مزايا جوهرية. وحث أوليفيه الخديوى على عدم
الموافقة، قبل حصول الحكومة المصرية - مقابل ذلك - على مزايا

== وهم :

Keller.Leir, Cavallier, Grys.

وأنظر أيضا الوثائق البريطانية :

Cherif to Baring, Cairo, Novem. 26. 1883, P, R. O, F. O.
78/3723, No . 558.

(١) من زعماء المعارضة فى البرلمان الفرنسى ومشهود لـ
بالنزاهة ومستشار الحكومة المصرية فى مسائل قناة السويس .

ضخمة . منها على سبيل المثال الاشتراك فى الأرباح (١) .

هذا وقد اعتبرت الحكومة المصرية نفسها الخاسر الحقيقى فى برنامج لندن (٣٠ نوفمبر ١٨٨٣) والذى أنهى أعماله دون استشارة الحكومة عن طريق الشركة . ولهذا نبهت الحكومة شركة قناة السويس بضرورة الالتزام تماما بنصوص عقد امتيازها ، ورفضت الحكومة المصرية التصديق على الأشغال والقرض ، وأفادت ان الشركة لا تستطيع القيام بتحسين لقناة السويس بالنسبة لعرض القناة عند سطح المياه بحيث لا يتعدى ١٤٤ قدما دون الحصول على اذن خاص بذلك من الحكومة المصرية . وجادلت الشركة بأن مجرى القناة لم يكن أرضا مصرية ، واحتكمت الى لائحة الجمارك فى ١٢ ابريل ١٨٨٤ والتى وضعت حدود الجمارك حتى ضفاف القناة (٢) .

وتعجب دى لسبس من موقف الحكومة المصرية من ذلك ، مشيرا الى أن الشركة عندما شرعت فى توسيع القناة - بناء على اتفاقية ٢١ فبراير ١٨٧٦ - لم يحتج الخديوى آنذاك ولم يعترض ، ووافق هو والباب العالى على الاتفاقية دون اعتراض ، وتساءل دى لسبس :

(١) خطاب من اميل أوليفييه الى الخديوى فى ١١ ديسمبر ١٨٨٣ - مخطوطات القلعة - محافظ مجلس الوزراء من قناة السويس
محفوظة رقم ٨ .

(٢) Borelli, Octav., Choses Politiques d'Egypte, 1883- (٢)
1895. Paris 1895. P. 567.

لماذا يشار اعتراض عندما تقوم الشركة بنفس العمل؟ (١).

موقف الحكومة العثمانية من شق قناة ثانية :

ولم يقف الباب العالي أيضا موقفا سلبيا من الأزمة وإنما أخطر دى لسبب بأنه لن يسمح له بإنشاء قناة ثانية، دون الحصول على موافقة من الباب العالي بهذا الخصوص (٢).

تحسين قناة السويس بدلا من ازدواجها كحل للأزمة :

وبعد أن احتدم الصراع بين أصحاب المصالح فى قناة السويس وبين الشركة ، أصبح لزاما عندئذ على شركة قناة السويس حل الأزمة بطريقة ترضى وتحقق مطالب ملاك السفن والشركات الملاحية وهتسهيل وتأمين واختصار مدة عبور السفن لقناة السويس ، خاصة بعد أن ازدادت حركة الملاحة فى القناة وتطورت أحجام وأعداد السفن .

وكان هناك فريقان : فريق يحبذ فكرة شق قناة ثانية ، والفريق الآخر يرى تحسين القناة الحالية بدلا من شق قناة ثانية موازية

P.R.O., F.O. 78/3723. No. 558. op. cit. (١)

"Elle N'admettait pas L'établissement d'un second Canal, sans que son assentiment ait été obtenu". (٢)

De Noalilles (سفير فرنسا بالاسكندرية) a Challemel, Therapia., august 13. 1883.

D.D.F.T.V.N. 74.1 ere serie.

لقناة السويس . وأخذ كل فريق - كما رأينا - يعدد عيوب النظام
الآخر .

عيوب شق قناة ثانية :

١ - التكاليف الباهظة للمشروع - قدرها دى لسبس بمبلغ
٢٠٠ مليون فرنك (١) - تقتضى طلب قرض ، وما يترتب على ذلك من
مشاكل سياسية ومالية .

٢ - ليس لدى الشركة أراضى كافية لشق القناة الثانية ، ومن
ثم فهي فى حاجة الى امتياز جديد من الحكومة المصرية ، مدعما
بفرمان من الباب العالى ، وتستطيع الشركة عن طريق هذا الامتياز
الحصول على تعويض قد يغرى حملة الاسهم بتحمل تبعات هذا العمل (٢)

٣ - ان وجود قناتين لن يحل مشكلة جنوح السفن فى كليتيهما
وبالتالى تعطيل حركة الملاحة بهما ، ولم يتم تنفيذ الاصلاحات
والتحسينات المقترحة للقناة الحالية ، أى توسيعها وانشاء
العديد من المحكات والتفريعات على جوانبها (٣)

٤ - الصعوبات الطبيعية التى ستواجه عملية شق قناة ثانية .

٥ - ضرورة تعويض حملة أسهم شركة قناة السويس ، نظرا

British S.C.D. to Granville, Paris. May 20. 1883. (١)
Parl. pap. op. cit. No. 37.

Bulletin Décadaire, June. 5. 1883, No. 414 Bis. (٢)

British S.C.D. to Granville. Paris. Decem. 5. 1883 (٣)
Parl. pap. op. cit. No. 8.

- ٦٨ -

للخسارة التى سيتكبدونها فى فوائد اسهمهم الناتجة عن
اقتراض مبلغ كبير، والذى قدره البعض ما بين ٦ و ١٢ مليوناً
من الجنيهات (١).

٣ - قناة من خليج أبو قير حتى السويس :

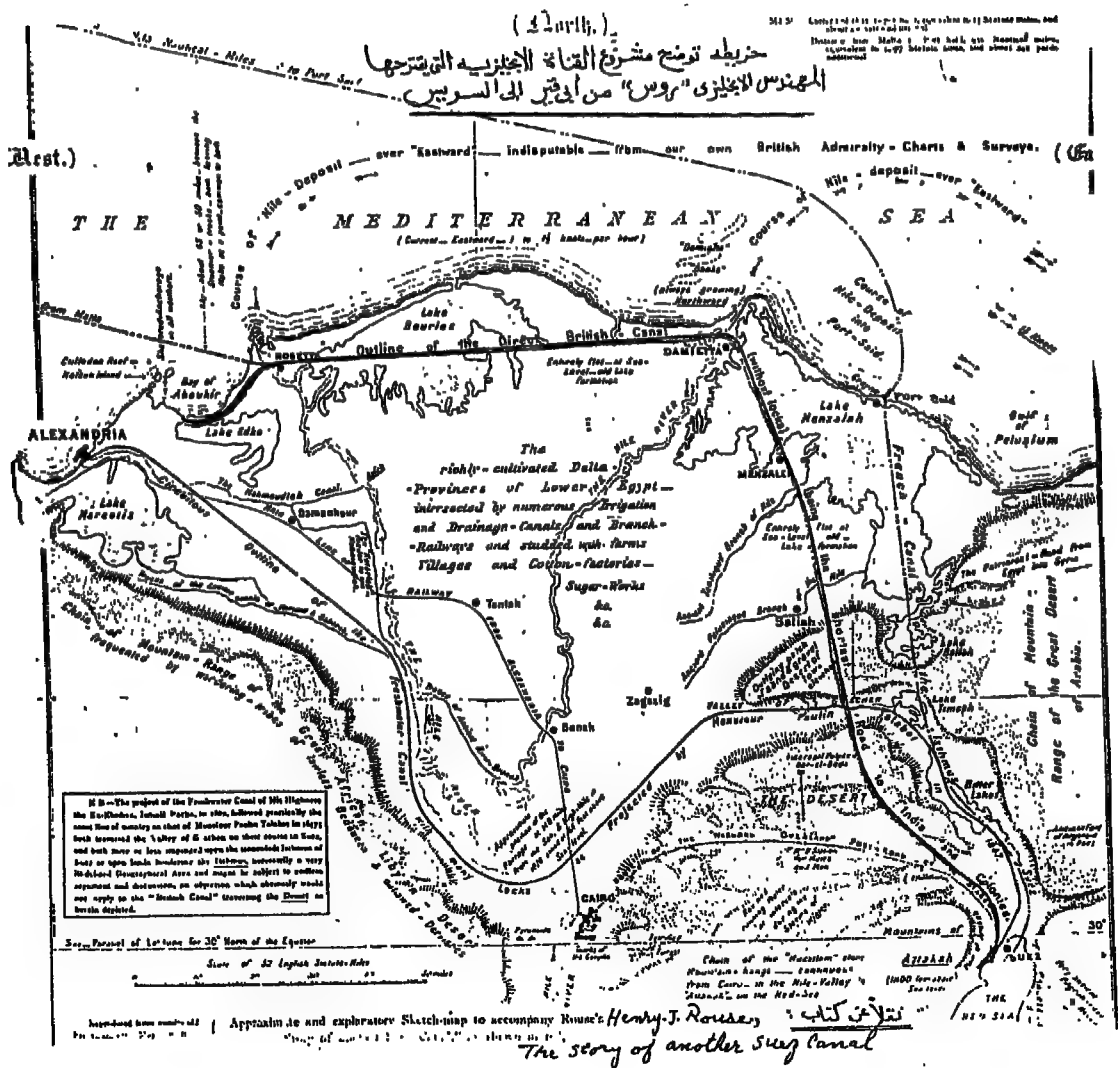
(مشروع قناة ملاحية انجليزية يقترحها روس (١٨٩٦)) :

نتناول هنا بالدراسة مشروع استعماري استيطاني بريطاني في شكل قناة ملاحية منافسة لقناة السويس اقترحها احد المهندسين الانجليز فقد نشر ذلك المهندس ويدعى هنري روس Henry J. Rouse كتابا بعنوان : " قصة قناة السويس أخرى " في عام ١٨٩٦ يبيغى من ورائه اشارة الرأى العام البريطانى وجذب انتباههم من أجل شق قناة بريطانية في مصر تكون الطريق الرئيسى لمواصلات انجلترا مع الهند، وتقلل في نفس الوقت الاعتماد على طريق رأس الرجاء الصالح، وطريق الخط الحديدى عبر كندا عن طريق فانكوفر Vancouver وطريق البحر الأحمر (١).

وكانت فكرة القناة الملاحية التى يقترحها المهندس روس (٢) تبدأ من خليج أبى قير، وتمتد في خط لقرب رشيد حيث تعبر النهر هناك لتتجه شرقا الى فرع دمياط (بالقرب من دمياط) حيث يتم العبور الثانى لمجرى نهر النيل ، ثم تتجه القناة فى اتجاه الجنوب فى خط مستقيم - بقدر الامكان - وتسير القناة حتى " جبل عتاقة " على خليج السويس - وهى منطقة بعيدة جدا عن منطقة الامتياز

Henry, J. Rouse, The story of another Suez Canal (١)
P. 33.

(٢) انظر الخريطة المرفقة التى توضح هذا المشروع وبقية المشاريع الخاصة بربط البحرين نقلا عن كتاب : Rouse, op. cit.



الفرنسي - عند اختراقها البحر . ومدخل هذه القناة سيكون عند خليج أبى قير فى المنطقة التى تحميها جزيرة نلسون . ورغم الصعاب التى تعترض مدخل هذه القناة ، إلا أن روس يرى أن التقدم العلمى ووجود (الديناميت) سيكون له تأثيره فى هذا المجال ، بحيث يصبح مدخل ميناء أبى قير مرفأ أكثر أمناً فى ذلك الجانب من البحر المتوسط ، حيث نجد السفن فى كافة الاجواء المكان الآمن (١) .

ثم يبرهن روس على أهمية أبى قير كمدخل لقناته الجديدة بأنه منذ فترة ليست ببعيدة كانت سفن كثيرة تابعة لشركة P & O البريطانية غير قادرة على دخول بوغاز الاسكندرية عند ارتفاع الأمواج الشمالية الغربية التى تسود منطقة الميناء خلال الفترة من نوفمبر حتى فبراير من كل عام ، وكانت تلك الأنواع تستمر طوال الأربع والعشرين ساعة ، وعلى ذلك تظل السفينة خارج الميناء عاجزة عن دخوله ، ويبقى التجار الذين ينتظرون خطاباتهم من أوروبا وكذا بضائعهم . ولهذا اتجهت السفن الى أبى قير ، حيث الخليج الهادى الذى لا يخشى من مدخله أو منطقة الرسو فيه من جهة الرياح والعواصف والأنواع والأمواج أوحى من خطر ترسيب طمى النيل ، لأن اتجاه التيار ناحية الغرب يعكس ميناء بورسعيد ، حيث نجد حاجز الأمواج وترسيب الطمى يستدعى "التعميق" المستمر للمجرى الملاحي ، حيث تقل المقاومة تجاه الرياح والأنواع الشمالية الغربية (٢) .

Ibid, P. 39.

(١)

Ibid. PP. 39-40.

(٢)

ويضرب روس مثلاً ودليلاً على ذلك بحادثة جنوح إحدى سفن
الركاب الانجليزية نتيجة هذه الأنواع. ثم يعقد مقارنة بين الميناء
الفرنسي في خليج البلوزيوم (يقصد ميناء بورسعيد) وميناء
أبي قير المقترح، فيذكر أن ميناء بورسعيد تحميه من الجانب
الغربي كتل خرسانية على جانب المجرى الملاحي تمتد لمسافة ميل
ونصف، وعرض المجرى الملاحي فيما بين الشندورات حوالي ٤٠٠ قدم،
في الوقت الذي سيكون فيه مدخل ميناء أبي قير محمياً بطريقة
طبيعية. علاوة على أن عملية التعميق المستمرة نتيجة الترسيب
تزيد من المصاريف، وبالتالي تدفع السفن العابرة مزيداً من رسوم
المرور^(١). وذلك بخلاف خليج أبو قير فلن يحتاج لعمليات التعميق
المستمرة مثل قناة السويس، وهذا هو السبب الذي من أجله تفادى
روس اتخاذ مدخل دمياط ورشيد لقناته المقترحة، وذلك أن عملية
الترسيب المستمرة تجعل ميناء أبي قير في منأى عن تكاليف
التعمير المستمر. وهذا في نظره سيكون مصدر سعادة ملاك السفن
البريطانية، لأنهم لم يتحملوا عندئذ مصاريف التطهير المستمر
للميناء أو المجرى الملاحي، مثلما يحدث في ميناء بورسعيد .

ورأى روس أن البضائع التي تقدر بملايين الجنيهات
الاسترلينية في إنجلترا والهند وكندا وأستراليا وفي الكاب
ستمر عبر خليج أبي قير مثلما يحدث عبر ميناء بورسعيد وسيصبح

المدخل الجديد فى قناة من البحر المتوسط عبر بحيرة مغلقة (١).
ثم يعلق الكاتب على ذلك بأنه عندما تبحث أوراق هذه
القناة الجديدة، وتشير الاهتمام والانتباه القومى ازاء هذا
الطريق البحرى فى المياه الدافئة سواء فى البحر المتوسط أم فى
البحر الأحمر الهادئ ، عندئذ سيثار سؤال : ما المقياس
الحقيقى فى الموازنة بين أبى قير وبورسعيد ؟ ويرد الكاتب على
هذا التساؤل بأن معركة أبى قير البحرية (١٧٩٨) أكبر دليل على
أهمية خليج أبى قير من الناحية الحربية . ورأى أن إقامة قنار
على جزيرة نلسون، وأخر على حاجز الامواج الشرقى سيساعد السفن . ثم
ينتقل بعد ذلك الى الحديث عن مدخل ميناء بورسعيد ومشاكله ،
مدلا على ذلك بما جاء بخرايط البحرية البريطانية (يوليو -
اغسطس ١٨٨٨) ومدى الصعوبات التى تواجه السفن فى مدخل ميناء
بورسعيد . ثم يقول ان مستقبل خليج أبى قير كمرفأ له ملامحه
البازره جدير بهذا الجهد المبذول فى هذه الدراسة التى سينشرها
ليقرأها الجميع . فالموانى الثلاثة التى تقع على البحر المتوسط
اسكندرية وأبى قير وبورسعيد قد شغلت الأذهان بالدراسة المقارنة
بينها . ويؤكد روس أن لأبى قير مزايا من الممكن أن تجعلها
أكبر محطة للفحم فى العالم بدلا من بورسعيد (٢) . ومعنى ذلك
بالنسبة للبريطانيين حلقه جديدة و اضافية فى سلسلة محطات

Ibid, P. 42.

Ibid. PP. 44-47.

(١)

(٢)

التزود بالفحم بالمقارنة بالمحطات الهامة مثل جبل طارق ومالطة وأبى قير وعدن ، مع محطة اضافية للفحم فى مدخل البحر الأحمر ، علاوة على ان ذلك سيكون له أثره على ميناء الاسكندرية وعلى التجارة والتجار . وأن كثيرا من سكان بورسعيد سينزحون الى منطقة الرمل ، تلك المنطقة الصحراوية والمواجهة للبحر ومكان الاقامة والسكن بالاسكندرية . وستزدهر عندئذ تلك المنطقة وتزدحم بالسكان وستكثر المباني والحدائق والبساتين التى ترويهها وتغذيها مياه ترعة المحمودية (١) .

ويعدد روس فى كتابه مزايا القناة الجديدة التى ستخترق دلتا النيل من الوجهة العسكرية ، بأنه عند حدوث حصار لقناة السويس يصبح من المهم للمحاصر :

- ١ - احتلال القناة .
- ٢ - الاستيلاء على كل طن من الفحم
- ٣ - الاستيلاء على القلعة فى القاهرة (٢)

وشرح روس كيفية تنفيذ قناته المقترحة من وجهة النظر الهندسية وخاصة فيما يتعلق بمسألة عبور مياه البحر لمياه نهر النيل فى كل أيام السنة ، وبالنسبة لكل أنواع " الغاطس " المحتفلة للسفن وأن هذا العبور Crossing لن يكون مثل القناة التى

Ibid, PP. 45, 47, 48.

(١)

Ibid. P. 52.

(٢)

(١)
اقترحها الخديوى السابق اسماعيل ،وليستنسخة من مشروع تالابو
ولكنها قناة حلبة Solid Trunk مدعمة ببناء يرتكز على
اقواس وجسور شبيهة بالطراز البطلمى بحيث يمرنهر النيل أسفل
القناة المالحة . ويظفح روس عن وجهة نظره بخصوص الأنفاق المشيدة
أسفل القناة متحدثا عن التقدم العلمى والفكرى والهندسى،
ويتساءل " ألسنا الآن فى عصر التطور الهندسى العظيم...؟ فالمهندسين
الانجليز ينادون بإنشاء نفق عبر نهر المانش، وخط حديدى يمر عبر
هذا النفق ،ويؤكد الكاتب بأن انجلترا تملك أعظم قوة بحرية فى
العالم ويبلغ اجمالى حمولة اسطولها عشرة ملايين طن"(٢).

ومن مزايا القناة المقترحة ،فى نظر روس ،عمقها واتساعها
الذين يعطيان الأمان للسفن فيما بين البحرين علاوة على توفيرها
للوقت دون أى عائق أو تأخير فيما بين انجلترا والهند . كما
وأن القناة الجديدة ستسمح للسفن المحيطية بالعبور(٣) . وقدر
عمقها بين ٢٨، ٣٠ قدما وستصمم هذه القناة الجديدة بحيث يوضع
فى الاعتبار التطورات المستمرة فى بناء السفن فى كل العصور .
ثم يعدد عيوب قناة دى لسبس بأن العواصف الرملية التى تهتسب

(١) وكان تالابوت(١٨٤٧) يفضل توصيل البحرين بقناة غير مباشرة تعمل
الاسكندرية بالسويس وتعبّر النيل جنوب الدلتا مباشرة . ولمزيد
من التفاصيل من مشروع تالابوت انظر كتاب : محمود صالح منسى،
مشروع قناة السويس ، ص ١١٩ .

Rouse.op. cit.P. 53.

(٢)

Ibid,P.58.

(٣)

عليها تحجب الرؤية وتعطل الملاحة بها، فتلجأ السفن عندئذ
 " للرباط " حتى تنتهى العاصفة الرملية ، وفى هذا تعطيل للملاحة
 فى قناة السويس . الا ان القناة البريطانية المقترحة ستجيز بحيث
 يكون حمايتها من العواصف الرملية ، كما ستجيز هندسيا لتمر فى بعض
 (١)
 الأماكن فوق القنوات المائية Water way .

وشطحت أحلام المهندسين الانجليزى، عندما تخيل أن القناة التى
 يقترحها والتى ستربط البحرين وقد التف حولها السكان وتناثرت
 المدن على ضفتيها ، وازدهرت وازدادت ثروتها ودخلها . وأن المدن
 التى ستقام على ضفتيها ستكون ذات طابع عالمى فى آخر الأمر
 وسيسكنها خليط من الجنسيات وسيكون شعار العمل فى هذه المستعمرة
 " الأجر على قدر العمل " Work and wage ولن تستطيع قوة
 فى الأرض إيقاف العمل أو تحديد الأجر فى هذه المستعمرة ، ويحكمها
 القانون والنظام ، وتخضع للسيادة العثمانية (٢) .

ثم عقد مقارنة بين بورسعيد وأبى قير، فبورسعيد فى عام
 ١٨٥٥ لم تكن شيئا مذكورا ، فقد كانت فى نظره قطعة من الأرض الرملية
 ولكن بعد أربعين عاما ازدحمت بالسكان من كل حدب وصوب
 (٢٥٠٠٠ نسمة آنذاك) وأصبحت مركزا للتموين بالفحم ولها طابع
 دولى ، الا أن الصبغة الفرنسية هى السائدة ويتساءل: أليس هذا
 استعمارا ؟ وهل يسمح لانجلترا بأن تفعل مثل هذا فى أبى قير ؟

Ibid. PP. 58. 59. 67.

(١)

Ibid. P. 150.

(٢)

ويأمل روس فى تشجيع أى جنسية .تريد الاستيطان على ضفاف قناته
المقترحة لتعيش حياة ذات طابع دولى، ولكن الصبغة الغالبة وهى
الصبغة الانجليزية وهى الاساس، وذات النفوذ السائد . كما يطالب
المهندس الانجليزى بحث الفلاح المصرى على الخدمة فى القناة
البريطانية . كما أن المؤسسات المشيدة على ضفتى هذه القناة
ستأخذ الطابع الانجليزى ، فمثلا المستشفيات ستعمل بها ممرضات
انجليزيات ، كما ستصدر جريدة انجليزية على غرار صحيفة شركة
قناة السويس ، وستنتج تلك المستعمرة ، كل انواع الخضرراوات
والحاصلات الزراعية . وستنقل القناة الانجليزية الحاصلات الزراعية
وفيرها من القاهرة الى موانى انجلترا مباشرة عن تلك القناة
الانجليزية . وستمر الخطوط الملاحية لربط انجلترا بهذه القناة
والمستعمرة المقامة حولها . هذا علاوة على ان الوفود السياحية
الانجليزية ستقوم بزيارة هذه المستعمرة وكذلك شواطئ البحر
الأحمر " وكذلك قناتنا ومناطق نفوذنا " .

"..Throughout our canal and colonial sphere of influence".

وتخيل روس مستعمرته المقامة على ضفتى قناته المقترحة وقد
انصهر فيها العنصر الانجليزى مع المصرى فى هذا المجتمع عمن
طريق تبادل المصالح بينهما (١) .

وهكذا يمكن أن يطلق على هذا المشروع الذى يقترحه المهندس
الانجليزى روس أنه نوع من الاستعمار الاستيطانى المكشوف فى دلتا مصر .

٤ - قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح :

حرى بنا أن نتناول بالمقارنة هنا طريق الكاب باعتباره طريقا بديلا لقناة السويس ومنافسا له فى بعض الأحيان. ولكن طريق السويس على أية حال يتفوق على طريق الكاب فى نسبة الوفرة فى المسافة كما يوضحه الجدول الآتى :

الطريق	عبر قناة السويس (بالأميال البحرية)	عبر طريق رأس الرجاء (بالأميال البحرية)	نسبة الزيادة
من رأس تنوره الى روتterdam	١٢٦٩٨	٢٢٣٣٨	٪ ٧٦
رأس تنوره الى كوراكو	١٧٣٩٨	٢١٤٥٨	٪ ٢٣
رأس تنوره الى هيوستون	١٩٥١٢	٢٥٠٠٤	٪ ٢٨
من طوكيو الى روتterdam	١١١٩٢	١٤٦٥٩	٪ ٣١
من سيدنى الى لندن	١١٥٢٩	١٢٩٦٢	٪ ١٢

وهكذا نرى أن قناة السويس توفر نسبة ضخمة من المسافة المقطوعة بين نقطة الابتداء ونقطة الوصول وينبغى أن نلاحظ

أن نسبة الوفر في المسافة تتزايد كلما قربت نقطة الابتداء أو الانتهاء من القناة. وأن الوفر يزداد جدا إذا قربت نقطتا الابتداء والانتهاء معا من القناة، وهذا ما يحدث فعلا بالنسبة للبترول الخام القادم من الجنوب من ميناء ينبع والخليج العربي والبتروال المهرى من خليج السويس بعد ازدياد كميات البترول المصرية القادمة من جنوب القناة .

ويلاحظ أن المسافة بين لندن والكويت عن طريق رأس الرجاء الصالح ١٣٤٣٧ ميلا تنقص الى ٧٤٨٨ ميلا عن طريق السويس، والوفر المنعقد في حالة موانئ البحر المتوسط أكبر، الأمر الذي لا يجعل هناك أى مجال لمنافسة قناة السويس بالنسبة لنقل البترول لهذه البلاد .

٥ . قناة باناما وقناة السويس :

(نجاح انشاء قناة السويس يغرى بانشاء قناة باناما) :
بلغت إيرادات شركة قناة السويس في عام ١٨٨٠ قدرا لامثيل
لله بالنسبة لأي مشروع هندسي أو شركة في ذلك الوقت ، بسبب
احتكارها المطلق لأقصر طريق بين الشرق والغرب ، وازدادت حركة
السفن في قناة السويس مع كل زيادة في عدد السكان في العالم
وكل توسع في التجارة بين الشرق والغرب واستتبع ذلك بطبيعة
الشيء زيادة في صناعة النقل البحري .

وأدى نجاح مشروع قناة السويس إلى تشجيع تخطيط انشاء
مشروعا بحريا أو أكثر من ذلك خاص بشق قنوات ملاحية ، وذلك خلال
الأعوام الواقعة بين (١٨٨٠ - ١٨٨٣) (١) .

وبحثت كل تلك المشاريع في تحسين ومد المواصلات البحرية
وتحويل البرازخ Isthmuses إلى بنوك للقنوات (٢) .

لذلك شرعت شركة فرنسية كونهما دي لسبس في يناير ١٨٨٠
لشق قناة بدون أهوسة تربط مباشرة المحيطين الأطلنطي والهادي .

(١) Farnie, op. cit. P. 411.

وبالنسبة لهذه المشاريع راجع للمؤلف رسالة الدكتوراه :
السراع الدولي حول استغلال قناة السويس ص ١٥٦ - ١٦٤ .

(٢) Farnie, op. cit. P. 412.

واستمرت اعمال الشركة من ١٨٨٠ حتى ١٨٨٨، وأخفق دى لسبس فى شق هذه القناة لأسباب كثيرة نذكر منها ، انتشار البعوض فى منطقة الحفر مما فتك بالعمال بحمى الملاريا والصفراء، وطبيعة الأرض من طبقتين غير متماسكتين فكانت تنزلق احدهما على الأخرى حاملة معها كميات هائلة من الأتربة وما عليها من معدات ومنشآت هذا الى جانب ضعف الادارة وسوء تقدير كميات الأتربة الواجب رفعها لشق القناة . واضطرت الشركة ازاء فشلها الذريع الى الغناء مشروعا الخاص بشق قناة مباشرة واستبداله بمشروع آخر لقناة ذات أهوسة .

...

وفى عام ١٨٨٨ أوقفت الشركة أعمالها لنضوب المال بعد رفع ٥٥ مليون متر مكعب من الأتربة، وتم القبض على شارل دى لسبس (ابن دى لسبس والقائم بأعمال رئيس شركة قناة السويس) فى عام ١٨٩٢ .

وعلى أية حال فقد تم افتتاح قناة باناما للملاحة العالمية فى ١٥ أغسطس ١٩١٤ وأطلق عليها البعض اسم " قناة المحيطين " .

خصائص قناة باناما :

يبلغ طولها حوالى ٨٣ كيلومتر، وعرضها فى أضيق منطقة ١٥٢٤ مترا وعمقها ١٢٫٨ مترا والمتوسط الزمن لعبور القناة ٨ ساعات تقريبا . ولايستخدم نظام القوافل فى قناة باناما، ويتم قطر السفن داخل الأهوسة بواسطة عربات كهربائية .

وتوفر قناة باناما من ٢٠ ٪ الى ٦٠ ٪ من المسافة للسفن بتجنبها الدوران حول قارة امريكا الجنوبية، ويبلغ متوسط عدد السفن العابرة ١٢٥٠ سفينة سنويا يبلغ صافي حمولتها ٨٨ مليون طن وتتبع ٥٦ دولة .

وأقصى طول مسموح به للسفن العابرة فى قناة باناما هو ٢٧٤ر٣ مترا عدا سفن الحاويات وسفن الركاب فيمكن السماح بطول ٢٨٩ر٥ مترا وأقصى عرض مسموح به ٣٢ر٣ مترا وفى بعض الأحيان يسمح للسفن التى يبلغ عرضها ٣٢ر٦٠ مترا بالعبور بحيث لا يتجاوز غاطسها ١١ر٢٨ مترا . وأقصى غاطس مسموح به لجميع السفن ١٢ر٠٤ مترا (٣٩ر٥ قدما) .

قناة باناما وقناة السويس:

يگمن الفارق بين قناة باناما والسويس فى المغزى الاستراتيجى والتجارى الذى تعنيه قناة باناما للولايات المتحدة الامريكية . فتدفقات النقل البحرى بين ساحلى الولايات المتحدة الشرقى والغربى وبين الشرق الاقصى وساحل امريكا الشرقى هى التى شكلت عصب حركة المرور فى قناة باناما . وفى عام ١٩٦٧ عبر قناة باناما حوالى ٨٧ مليون طن من البضائع كان أقل من ربعها شحنات بترولية وتمثل البضائع المنقولة من المحيط الاطلسى للمحيط الهادى حوالى ٦٠ ٪ من اجمالى حجم البضائع التى مرت بالقناة - جاء ثلثها أصلا من موانى الولايات المتحدة الامريكية .

والكثير من البضائع تنقلها سفن تتراوح حمولتها بين ١٢٠٠٠ و ١٣٠٠٠٠ طن أما السفن العملاقة فانها تتحول عن قناة بناما .
ويبلغ المعدل السنوى لعدد السفن العابرة حوالى ٢٠٠٠٠ سفينة تقريباً (وهو أقصى طاقة تصريفية للقناة) .

وفى عام ١٩٦٨ بلغ عدد السفن التى عبرت قناة بناما ١٤٠٠٠ سفينة بينما نجد عدد السفن التى عبرت قناة السويس فى عام ١٩٦٦ بلغت ٢١٢٥٠ سفينة .

عندما فتحت قناة بناما خشى البعض أن تصير منافساً قوياً لقناة السويس ، ولكن ذلك لم يتحقق ، ولم تزد حمولة السفن المارة فى قناة بناما على حمولة السفن المارة فى قناة السويس الا فى عامى ١٩٢٣ - ١٩٢٤ ، ١٩٢٦ - ١٩٢٧ بسبب زيادة صادرات البترول من كاليفورنيا فى تلك الفترة .

أما المقارنة فى غضون مدة طويلة فتدل على تفوق قناة السويس بالنسبة للتجارة الدولية . غير أن الأقاليم التى يمكن أن تقوم فيها المنافسة بين قناة السويس وقناة بناما هي :

- ١ - شمال شرقى آسيا .
- ٢ - شرقى استراليا ونيوزيلاند .
- ٣ - دول الساحل الغربى من امريكا الجنوبية والشمالية .

وقناة السويس - فيما يختص بتبادل التجارة بين الشرق والغرب - تتفوق على قناة بناما فى هذا المجال ، فقناة بناما

طريق تكميلي أكثر منه ممر منافس .

وبالنسبة لملاك السفن فى أوروبا فى رحلات سفنهم الى الشرق الأقصى يفضلون استخدام قناة السويس على قناة باناما، ولكنهم يستخدمون قناة باناما فى تجارتهم مع موانئ روسيا الآسيوية والسواحل الغربية لشمال وجنوب امريكا .

كذلك تستخدم السفن الامريكية قناة باناما فى رحلاتها الى كل الموانئ الواقعة فى الشرق الأقصى وهونج كونج وغرب استراليا بينما تستخدم السفن الامريكية قناة السويس فى المناطق الواقعة غرب هونج كونج وتشمل جنوب الصين والهند الصينية وشبه جزيرة الملايو والهند وسواحل شرق افريقيا (١).

هذا ويلاحظ ان دول امريكا الجنوبية هى الوحيدة التى لا تهتم بقناة السويس ، فمدينة الكاب تقع على نفس خط العرض الذى تقع عليه بونس ايريس ، ومن ثم يعتبر طريق رأس الرجاء الصالح أقصر طريق يصل بين الساحل الشرقى لأمريكا الجنوبية وبين شرق آسيا (٢).

هذا ويجب أن نضع فى الاعتبار، عند اختيار الطريق، رسوم التأمين على السفن والمعروف أن الخطر على السفن يتزايد فى عبور قناة باناما لأن قاعها صخرى ، أما قاع قناة السويس فانه رملى .

(١) Hallberg, op. cit. P. 394.

(٢) ارنستو كينتينز ، قناة السويس ، ص ٧٠ - ٧١ .

وملاك السفن عندما يرسمون طريق السفر تواجههم أيضا مسألة
الثغور التي يمكنهم فيها الحصول على شحنات من البضائع، وشراء
الوقود بأسعار رخيصة ولهذا الاعتبار كان طريق قناة السويس الى
الشرق الأقصى أفضل بكثير لشركات الملاحة الاوربية .

ويتضح من مقارنة الاحصائيات التالية تفوق قناة السويس
بالنسبة للتجارة العالمية بالمقارنة بقناة بناما (١) :-

من	الى	المسافة المختصرة عبر قناة السويس (بالمقارنة بقناة بناما) بالميل البحري	المسافة المختصرة عبر قناة بناما (مقارنة بقناة السويس) بالميل البحري
لندن	فريمانتل	٥٢١	
نيويورك	فريمانتل	٥٩٣	
لندن	ملبورن	١٨٠٣	
نيويورك	ملبورن		٢٢٩٤
لندن	سيدنى	٢٨	
نيويورك	سيدنى		٢٦٤٠
لندن	ولنجتون		١٠٧٧
نيويورك	ولنجتون		٤٥٩٧
لندن	كلكتا	٩٣١٠	
نيويورك	كلكتا	٤٧٩٠	
لندن	سنغافورة	٧٣٣٩	
نيويورك	سنغافورة	٢٨١٩	
لندن	مانيبلا	٤٧٠٠	
نيويورك	مانيبلا	١٨٠	
لندن	هونج كونج	٤٧٢٩	
نيويورك	هونج كونج	٢١٩	
لندن	شنغهاي	٤٩٨٩	
نيويورك	شنغهاي		١٠٨١
لندن	يوكوها ما	١٧٤٨	
نيويورك	يوكوها ما		٢٧٧٢
لندن	سان فرانسيسكو		٥٥٣٨
نيويورك	سان فرانسيسكو		٧٨٥٣

مشروع انشاء قناة جديدة (قناة المحيطين) :

هذا ويلاحظ انه لأسباب تتعلق بأحجام السفن الضخمة وامكانية تشبع قناة باناما وعوامل حربية أخرى ، أوست اللجنة الامريكية لدراسة قناة " مابين المحيطين " ببناء قناة جديدة - غير قناة باناما الحالية ، ذلك أنه من المتعذر توسيع قناة باناما بوضعها الحالي بدون تحمل نفقات باهظة ، وبدون الاخلال بحركة النقل البحرى بين المحيطين لفترة طويلة لوجود سلسلة من الالهوسة الضخمة بيكادىستحيل تغييرها فى التى ترفع وتخفض السفن المتجهة الى والعائدة من بحيرة " جاتون " التى ترتفع ٢٦٢١ مترا (٨٦ قدما) فوق مستوى سطح البحر ، هذا بالإضافة الى المشاكل المتداخلة المتعلقة بامدادات المياه بالبحيرات .

لذلك أوست اللجنة ببناء قناة بمستوى سطح البحر ، عبر باناما على بعد ١٠ أميال من القناة الحالية تتسع لسفن حتى حمولة ١٥٠٠٠ طن (حمولة قصوى D W T) .

هذا وقد طالعنا الاخبار (سبتمبر ١٩٨٥) بأن وزارة الخارجية اليابانية اعلنت أن الحكومة ستوقع اتفاقا مع الولايات المتحدة الامريكية وباناما يقضى بدراسة جدوى شق قناة ثانية عبر امريكا الوسطى بجانب قناة باناما وستنتهى من الدراسة فى عام ١٩٩٠ ومما يذكر أن باناما ستعيد سيادتها على قناة باناما فى عام ٢٠٠٠ بمقتضى اتفاق تم التوصل اليه مع الولايات المتحدة الامريكية

التى تدير القناة حاليا واذا نظرنا الى القناة السويس نجدها عكس
قناة باناما تماما ، فمن السهل توسيعها وتعميقها وازدواجها دون
اى مشاكل فنية ، فهي ذات مستوى واحد ، وفضة قناة السويس
الشرقية تسمح بعمليات التوسيع والتعميق .

٦ - قناة البحرين الاسرائيلية : (١٨٥٠ - ١٩٨٥)

ترجع فكرة شق قناة تربط البحرين الاحمر والمتوسط عبر
فلسطين الى منتصف القرن التاسع عشر عندما أرسلت بريطانيا
بعثة الى فلسطين فى عام ١٨٥٠ لدراسة امكانية حفر قناة موازية
لقناة السويس .

وقد اقترحت البعثة برئاسة " وليام ألن " (١) شق قناة من
خليج حيفا عبر مرج ابن عامر الى بيسان فى غور الأردن الذى يتم
غمره بالمياه البحرية بما فيه البحر الميت واستكمال المشروع
حتى خليج العقبة عبر وادى عربة . ولم يكتب لهذه الفكرة النجاح
بعد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية عام ١٨٦٩ .

(١) الربان وليام ألين W. Allen, R.N. الف كتابا
عام ١٨٥٥ بعنوان :

The Dead Sea , Anew Route to India

راجع كتاب :
Wilson, Arnold , The Suez Canal, its past, present
and future . London 1939. PP. 65, 81.

وبعد الاحتلال الانجليزي لمصر ونتيجة لموقف جلادستون المشجع لشركة قناة السويس، نجد قطاعات كبيرة معارضة في إنجلترا شجعت احياء الدراسة الخاصة بمشروع قناة العقبة - البحر المتوسط المزودة بأهوسة، وذلك وفق اقتراح دوق مارلبورج ————— (Duke of Marlborough) ودوق سودرلاند والادميرال انجليفيلد Inglefield (مايو ١٨٨٣) . أو بدون أهوسة وفق اقتراح الربان موليورث Molesworth (اغسطس ١٨٨٣) . وقد رأى هؤلاء " أن شق قناة في وادي الاردن قد يساعد إنجلترا على ترك مصر لحكومة ذاتية وعلى هذا يتم تحرير سياسة إنجلترا الخارجية، وكذلك ضميرها ومسؤوليتها الاخلاقية، وقد يساعد ذلك أيضا على الاعتراف بشجاعة دى لسبس فيترك له ولطفائه الى الأبد قناة السويس " (١) علاوة على أن شق قناة جديدة قد يتوج بتحويل رأس المال الامبراطورية البريطانية الى مركز العالم وهو الميناء البحري الجديد ، والقاعدة البحرية، كما يحولها الى مستعمرة يهودية بالقدس . وستجرى هذه القناة في ارض تعلق ٧٨٠ قدما عن مستوى سطح البحر وبتكاليف تزيد ٣٢ مرة عن قناة السويس . وقد رت قناة العقبة آنذاك بحوالي ٢٢٣ مليون جنيه استرليني (٢) . كذلك درس " اتحاد ملاك السفن البريطانية " الخطط والرسومات الخاصة بإنشاء " قناة ملاحية فلسطينية A Palastine Canal خلال ٢٥٠٢١ سبتمبر ١٨٨٣

Farnie, east and west of Suez. P. 318. (١)

Ibid. (٢)

فى الوقت الذى آمد فيه كُتشر الاموال اللازمة لدراسة مشروع شق قناة عبر فلسطين مارا بواى عربية^(١) الا أن البعض رآه مشروعاً خياليا وفاشلا من الناحية الهندسية علاوة على معارضة الباب العالى عليه لأنه سيعتقد أن سوريا ستقتطع من الامبراطورية العثمانية وحتى لو تحققت هذه الفكرة فان سوريا فى كل الاحتمالات ستضمها فرنسا وعندئذ ستجد بريطانيا أن خط مواصلاتها الجديد مع الهند يمتد داخل أراضى فرنسية^(٢).

تيودور هرتزل والقناة الاسرائيلية :

ومحاولة أخرى من جانب الصهيونية ازاء المشاريع المنافسة لقناة السويس جاءت على يد تيودور هرتزل، فقد بعث برسالة الى سولسبرى فى اواخر عام ١٨٩٦ يوضح له فيها " أن تقسيم الدولة العثمانية قد يفتح انجلترا فى مأزق خطير، ولذلك يجب المحافظة على التوازن الدولى عن طريق تصحيح مالية تركيا، وهو ما تلقى الروسيا دونه، لأنها تريد انحلال تركيا وانقسامها، وهناك طريقة لتصحيح المالية التركية، وبالتالى المحافظة على التوازن الدولى لمدة أطول ولايجاد طريق جديد الى الهند فى الوقت ذاته، وهو الطريق الأقصر بالنسبة لانجلترا . ويجرى هذا كله دون أن تخسر انجلترا قرشا واحدا ، ودون أن تلزم نفسها بأى شئ علنا، وهو انشاء دولة يهودية فى فلسطين لها استقلال ذاتى مثل مصر، تحست

Ibid.

(١)

Mackenzie, Wallace. PP. 516 - 7.

(٢)

سيادة السلطان. وقدمه هرتزل لهذا المشروع في زيارته للاستانة في صيف العام السابق وأن ذلك ممكن (في نظره) اذا ما توافر لهم دعم دولة كبرى ، دعم خفي ، وحيث أن السلطان لا يزال هو السيد غير المنازع فما من قوة تستطيع منعه من دعوة اليهود الى الهجرة لفلسطين ، وستقدم للسلطان مقابل عمله هذا قرض كبير عن طريق الغربية الى سيديها اليهود له . وسيكون من مصلحة انجلترا بناء خط حديدى رأسا عبر فلسطين من البحر المتوسط الى الخليج الفارسى ، أو ربط هذا الخط بما يصبح ضروريا ، بفضل حاجيات المواصلات الحديثة . من خط عبر فارس وبلوخستان وربما الافغان الى الهند ، ستجنى انجلترا هذه المكاسب بدون مصاريف وبدون أن يعلم شيئا من دورها ، فبينما تعد روسيا خطا حديديا الى آسيا فى الشمال سيكون لبريطانيا فى الجنوب طريق احتياطي حياى الى الهند ، فى حال قيام معاهد فى قناة السويس " (١) .

وتبدو أحلام هرتزل ازاء قناة السويس عندما تقابل معه مصطفى كامل وهو يدعو للقضية المصرية ، فنجد هرتزل يدون فى مذكراته " اشعر مع أنى لم أخبره (أى مصطفى كامل) بذلك ، بأنه لمما يفيد

(١) رسالة هرتزل الى لورد سولسبرى (ديسمبر ١٨٩٦) - يوميات هرتزل - اعداد انيس صانع - سلسلة كتب فلسطين ص ٤٩ - (٥١) ، على محمد على : ملف وأوراق القضية الفلسطينية ص ٧١ - ٧٢ .

قضيتنا أن يضطر الانجليز الى مغادرة مصر، فانهم سيضطرون آنذاك أن يبحثوا عن طريق آخر للهند بدلا من قناة السويس التي ستضيع منهم أو على الأقل تصبح غير مأمونة عندئذ تصبح فلسطين اليهودية الحديثة مناسبة لهم - الطريق من يافا الى الخليج الفارسي" (١).

هذا وعندما قام هرتزل بزيارة لفلسطين في عام ١٨٩٨ راودته احلامه وطموحه وهو في العاشرة من عمره لتحقيق عمل عظيم يماثل عمل دي لسبس وبناء قناة باناما، الا أنه كان أكثر تأثرا بقناة السويس: " ذلك الشريط الضيق الوضاء من المياه والذي يمتد الى مالا نهاية، فهو عمل ضخم وهائل، يضارع الاكروبوليس" (٢). ولذلك بحث هرتزل انشاء قناة اخرى بدلا من قناة السويس، بحيث تكون تلك القناة الجديدة تحت السيطرة والادارة اليهودية (٣).

وتبلورت كل هذه الآمال وتلك الاحلام عند هرتزل، وأصبحت شبه جزيرة سيناء هي أنسب مكان لدولة المستقبل اليهودية فهي الموطن القديم لدولة المستقبل اليهودية في فلسطين (٤) والتي ستصبح مركزا لشبكة الخطوط الجديدة للعالم، وتحل محل قناة السويس

(١) مذكرات هرتزل عن مصطفى كامل، ٢٤ مارس ١٨٩٧ - انظر: يوميات هرتزل = انيس صانع - ص ص ٦٢ - ٦٣، ملف وثائق القضية الفلسطينية الفلسطينية مرجع سبق ذكره ص ٧٣، وأنظر أيضا:

Farnie, op. cit. P. 456. (٢)
Farnie, op. cit. P. 456. (٣)
Ibid, P. 456. (٣)
Ibid, P. 469. (٤)

كهمة وصل طبيبة بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، وتستقطب منها خطوط البريد وحركة الركاب، وتصبح قناة السويس مفتوحة فقط للسفن الجواله Tramps وسفن البضائع العامة (١).

التفكير الصهيوني بالمشروع بعد قيام اسرائيل ١٩٤٨ :

بعد قيام الدولة اليهودية في فلسطين بقيت الفكرة راکدة لمدة طويلة الى ان جاء قرار تأميم قناة السويس عام ١٩٥٦، فبدأ الحديث يدور بين الاوساط الاستعمارية والصهيونية المتضررة من قرار التأميم حول امكانية شق قناة اسرائيلية تربط البحر المتوسط بخليج العقبة وتكون بمثابة قناة بديلة للقناة المصرية، الا أن وثيرة هذا الحديث الذي استند الى فكرتي ألن (البريطاني) وهرتزل (الصهيوني) مالبت أن تلاشت عقب فشل العدوان الثلاثي على مصر وقد زامن هذا التلاشي ظهور فكرة أخرى تمثلت في مشروع تحويل مياه نهر الاردن الى النقب (٢) .

وبعد حرب اكتوبر ١٩٧٣ وازدياد اسعار النفط اخذت اسرائيل تفكر في مشاريع لتنويع مصادر الطاقة بهدف تخفيف عبء اعتمادها على النفط، واستقر رأيها على تنفيذ الفكرة الرامية الى الحصول

Ibid.

(١)

(٢) غازي اسماعيل ربابعة (دكتور) - الابعاد السياسية والاقتصادية لمشروع قناة البحرين، مجلة السياسة الدولية - العدد رقم

٨٣ يناير ١٩٨٦ ، ص ٦٠.

على الطاقة باستغلال فارق الارتفاع البالغ نحو ٤٠٠ متر بين البحر المتوسط والبحر الميت عن طريق شق قناة بينهما، وبذلك عادت الفكرة من جديد الى السطح. وقد أخذت اسرائيل في دراسة عدد من المشاريع حول هذا الموضوع في النصف الثاني من السبعينات (١). وفي ٢٤ اغسطس عام ١٩٨٠ اتخذت الحكومة الاسرائيلية قرارا سياسيا بالاجماع يقضى بالعمل على تنفيذ مشروع قناة البحرين (المتوسط والميت) (٢).

وتركزت الفكرة في الخطوط الرئيسية الآتية :

- ١ - خط السهول (او الخط الشمالى) : حفر قناة في منطقة خليج حيفا حتى سهل بيسان عبر مرج ابن عامر (مشروع غور) .
 - ٢ - خط شومرون { قضاء نابلس } : يقطع وسط البلد من منطقة قيسارية جنوب حيفا حتى مستوطنة ارخمات على بعد ٧ كيلومتر شمالى غور الأردن .
 - ٣ - نقل مياه البحر الاحمر الى البحر الميت عن طريق وادى عربه .
- ورأى بعض الاسرائيليين فوائد متوخاة من هذا المشروع ففي الامكان اعداد قناة السهول لتكون قناة ملاحة لسفن محيطية، وانشاء

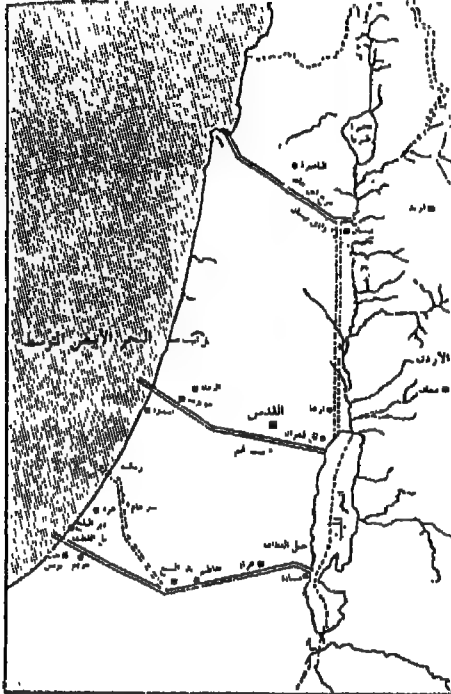
(١) المصدر السابق .

(٢) سليمان الشيخ - قناة البحرين خطر اسرائيلي قادم - دراسة

دراسة استطلاعية بمجلة العربى العدد ٣٢٣ اكتوبر ١٩٨٥

ص ١٢٩ - ١٣٠ .

مرفأ لرسوالسفن فى الطرف الشرقى بالقرب من بيسان يستخدمه الاردنيون للانطلاق الى البحر المتوسط ،ومن المتوقع ان يتطور مع الوقت الى رأس جسر لدول الخليج الفارسى (١) .



لذلك يمكن تطوير ميناء قناة تمتد من خليج ايلات شمالا حتى داخل حدود وادى عربة وعلى امتداد الضفة الشرقية للقناة يمكن تطوير ميناء العقبة الاردنى وميناء ايلات فى الضفة الغربية (٢) .

قناة السويس والقناة الاسرائيلية المقترحة :

تتميز قناة السويس التى مضى على افتتاحها للملاحة العالمية

خريطة الخطوط الثلاثة لمشروع قناة البحرين

أكثر من قرن من الزمان عند مقارنتها بالقناة الاسرائيلية المقترحة بالآتى : -

١ - ظروف بروز السويس من قعر المسافة بين البحر المتوسط والبحر الاحمر ساعد على سهولة وسرعة شق القناة البحرية فيما بينهما

(١) غازى اسماعيل رابعه ، الابعاد السياسية لمشروع قناة البحرين ص ٦٣

(٢) المرجع السابق .

٢ - طبيعة التربة فى هذه المنطقة ، فهى تكاد تكون مستوية بشكل عام فى سطحها ، ولين الطبقات التى تم حفرها خصوصا فى القطاع الشمالى لمنطقة القناة علاوة على سهولة توسيع وتعميق قناة السويس فى أى وقت حسب الأبعاد التى يتطلبها الموقف .

٣ - وجود البحيرات والمستنقعات فى نسبة كبيرة فى المساحة الواقعة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر (بحيرة المنزلة والتمساح والبحيرات المرة) كل ذلك سهل عملية حفر القناة وجعل مياهها فى مستوى واحد .

٤ - توفر المياه العذبة عن طريق نهر النيل ساعد العاملين فى عمليات الحفر .

٥ - اصف الى ذلك ما اكتسبته قناة السويس وادارتها من سمعة وخبرة تجعل القناة فى مركز قوى جدا بظروفها الطبيعية والتاريخية والادارية (١) .

قناة العقبة (او القناة الاسرائيلية المقترحة) :

وعلى النقيض تماما من قناة السويس ، نجد هذه القناة الاسرائيلية المقترحة تتسم بالآتى :

١ - طول المسافة بين خليج العقبة والبحر المتوسط .

(١) السيد حسين جلال (دكتور) : دراسات فى قناة السويس ص ١٣١ .

- ٢ - اختلاف مستويات المظاهر التضاريسية مما يجعل أمر الحفر صعبا للغاية .
- ٣ - ندرة المياه في مناطق الحفر سيقضى على المشروع .
- ٤ - جسامه وضخامة تكاليف المشروع .
- ٥ - ضرورة الحاجة الى أهوسة لهذه القناة ، حتى لو قيل ان المتفجرات النووية يمكنها المعارضة في اثناء قنـاة مستوية ، فستبقى صعوبة الانشاء والتكاليف الباهظة بالمقارنة بتكاليف قناة السويس (١) .
- ٦ - سيلحق هذا المشروع الاضرار البالغة للمشروعات الاردنية على البحر الميت السياحية منها والصناعية مثل صناعة البوتاس لأن المشروع سيقفل من نسبة المعادن الكثيرة التي اشتهر بها هذا البحر . كما سيهدد المشروع المياه العذبة لنهر الأردن عن طريق تسرب المياه المالحة اليه (٢) .
- ٧ - لا يحق لاسرائيل كما لا يحق للاردن عمل قناة مماثلة لربط البحر الاحمر في منطقة العقبة والبحر الميت .
- ٨ - ان مشروع قناة البحار الاسرائيلية سيكون في متناول التدمير الاردني لو قامت حرب بينهما ، مثلما تكون المشروعات الاردنية في متناول التدمير الاسرائيلية في منطقة الاغوار الاردنية عندئذ تكون اسرائيل قد عرضت مشروعات غالية التكاليف

(١) المرجع السابق ، ص ١٣٢ .

(٢) اسماعيل النقيب ، مشروع قناة البحار (الكهرباء لاسرائيل والتلوث للعرب) مقال بجريدة الاخبار الصادرة يوم ٢٣ يناير ١٩٨٥

للخاطر (١).

- ٩ - يرى البعض احتمال حدوث زلازل وبراكين نتيجة ازدياد الضغط على قاع البحر الميت . علاوة على احداث تغييرات بيولوجية نتيجة تدفق المياه من مصادر جديدة .
- ١٠ - قدر البعض تكاليف المشروع ٥١ مليار دولار، وأن تغطية التكاليف لن تتحقق الا بعد ثلاثين سنة تقريبا، يضاف لذلك عجز ميزان المدفوعات الاسرائيلي في السنوات الاخيرة (٢) .

وعلى أية حال فقد اصدر وزير الطاقة الاسرائيلي موشى ساحل قرارا في ١٢ يونيو ١٩٨٥ بايقاف العمل بمشروع قناة البحرين الذي يربط البحر المتوسط بالبحر الميت (٢) .

(١) سليمان الشيخ ، قناة البحرين، مجلة العربي، اكتوبر ١٩٨٥ ص ١٣٤
(٢) المصدر السابق، ص ١٢٧ .

الفصل الثاني

خطوط السكك الحديدية والطرق البحرية وأثرها على

قناة السويس

أولا : الخطوط الحديدية وأثرها على قناة السويس :

- ١ - خط سكة حديد "اسكندرية - السويس" (١٨٥١-١٨٥٨)
- ٢ - مشروع سكة حديد بغداد كطريق منافس لقناة السويس
(١٨٧٠ - ١٩٠٣) .
- ٣ - خطوط سكة حديد امريكا الشمالية .
 - أ - خط سكة حديد " نيويورك سان فرانسيسكو (١٨٦٩) .
 - ب - خط سكة حديد " كندا - الباسيفيكي " .
- ٤ - مشروع سكة حديد " القاهرة - الكاب " (١٨٨٤ - ١٩٠٤)
- ٥ - خط سكة حديد سيبيريا (١٨٩١ - ١٩٨٥) .

ثانيا : الطرق البحرية فيما بين البحرين وأثرها على قناة السويس :

- ١ - فكرة انشاء جسر برى عبر سيناء وربط مينائى نويبع
والعقبة (١٩٨٥) .
- ٢ - الخط البرى الاسرائيلى فيما بين اشدود وايلات .

الفصل الثانى

خطوط السكك الحديدية والطرق البرية وأشرها على قناة السويس

اولا : الخطوط الحديدية وأشرها على قناة السويس :

١ - خط سكة حديد " اسكندرية - السويس " (١٨٥١-١٨٥٨) :

شهد القرن التاسع عشر تنافسا دوليا لانشاء وتنظيم طريق للمواصلات العالمية عبر الاراضى المصرية، وانقسم رجال السياسة والاقتصاد فى أوروبا فى النصف الأول من القرن التاسع عشر الى فريقين ، فريق يؤيد الطريق البرى وتتزعمه بريطانيا وفريق يؤيد شق قناة بحرية وتتزعمه فرنسا .

وشهدت هذه المرحلة تنفيذ الفكرتين متعاقبتين ، بدأت بتنفيذ الطريق البحرى بتعبيد الطريق فيما بين الاسكندرية والقاهرة والسويس لسير العربات ، ثم تطور الى خط حديدى تقطعه القطارات من الاسكندرية الى القاهرة فالسويس وتم تنفيذه بمعرفة انجلترا على مرحلتين تمت الاولى فى يناير ١٨٥٦ من (اسكندرية الى القاهرة) والثانية فى ديسمبر ١٨٥٨ (من القاهرة للسويس) . و بمرور احدى عشر عاما فتحت قناة السويس للملاحة العالمية .

وعلى أية حال فقد استخدم الخط الحديدى من الاسكندرية للسويس ، ولم يكن منافسا خطيرا لقناة السويس ، ولكنه استخدم فى نقل البريد السريع والبضائع الخفيفة والركاب من الاسكندرية

للسويس حيث يستقلون السفن التي تمر عبر باب البحر الاحمر فـسـى
طريقها للهند والشرق . وظل البريد المستعجل - حتى بعد عام
١٨٧٤ - ١٨٨٨ والمار بميناء برنديزي Brindisi بايطاليا
يتخذ طريق الخط الحديدى بمصر (١) .

ويذكر هوسكنز ان انجلترا لم تقبل على استخدام طريق قناة
السويس للهند الا عام ١٨٨٨ ، بعد أن تمكنت بريطانيا من فرض
سيطرتها التامة على هذا الشريان والبلد الذى تسير فيه ، وقبل
ذلك اكدت الحكومة البريطانية بتسيير سفينتين كل شهر ترسلهما
الى كلكتا ومدراس حتى عام ١٨٧٤ ، حيث ظل اهتمامها منصرفا الى
الطريقين اللذين كانت تستعملهما قبل افتتاح قناة السويس ،
الطريق البرى عبر مصر وطريق رأس الرجاء الصالح (٢) .

وعلى أية حال لم يمثل الخط الحديدى منافسا خطيرا لقناة
السويس .

(١) Wilson, وانظر أيضا Mark Strafe, cape to Cairo
op. cit. PP. 41 - 42.

(٢) السيد حسين جلال ، الصراع الدولى (رسالة دكتوراه) ص ٧٤ .

٢ - مشروع سكة حديد بغداد كطريق بديل ومنافس لقناة السويس

(١٨٧٠ - ١٩٠٣) :

برزت مسألة مشروع سكة حديد بغداد في انجلترا بعد فتح قناة السويس للملاحة العالمية ١٨٦٩ بعد أن توغل الروس في الشرق الأدنى، وتحكمت فرنسا في كل الطرق المائية المختصرة للهند. فأثار ذلك اهتمام بريطانيا بضرورة المحافظة وتأمين خطوط مواصلاتها مع الهند.

فاقترح احد البريطانيين في عام ١٨٧٠ بناء خط حديدى بين الاسكندرية عبر حلب والموصل حتى بغداد والبصرة، وهذا الخط الحديدى سيجعل بريطانيا لا تعتمد على قناة السويس (الفرنسية) ويعطى انجلترا طريقا بديلا للشرق، كما يسهل نقل الركاب والبضائع والجنود بسرعة الى الهند. وحشد الكثيرون هذا الخط من وجهات نظر مختلفة، وشكلت لجنة خاصة في مجلس العموم البريطانى برئاسة متافور نورثكوت، لدراسة وكتابة تقرير عن الموضوع بأكمله وهو انشاء خطوط حديدية بين البحر المتوسط والبحر الاسود والخليج الفارسى، فأوصت اللجنة بالآتى :

" ان انشاء خط حديدى عبر ميزوبوتاميا أمر حيوى وضرورى للامبراطورية وقدرت تكاليف المشروع بعشرة ملايين جنيه استرلينى".

وكانت الحاجة لطريق بديل لقناة السويس الى الهند قد خفت حديثها بعد شراء درزىلى لأسهم قناة السويس عام ١٨٧٥ ونمو المصالحة

البريطانية فى شركة قناة السويس (١). وظلت مشاريع الخطوط الحديدية هذه لمدة ٤٠ عاما وعلى مراحل وفترات متقطعة، خصصت للبحث والمناقشة. وفى العقدين الاخيرين للقرن التاسع عشر ازداد اهتمام المانيا ومصالحها فى الامبراطورية العثمانية، فوقع البنك الالمانى (١٨٨٨) اتفاقية مد سكة حديد حيدر باشا بمسافة ٤٨٥ ميلا الى انقره، فقد افترض ان الخط المذكور سيمتد الى بغداد والخليج العربى، أو بالأحرى سيمتد الى بوابة الهند. وكانت وزارة الخارجية البريطانية قد اكدت قبل حوالى ثلاث سنوات على الأهمية السياسية لكل ميل من السكك الحديدية فى اتجاه الهند، وضرورة ضمان السيطرة البريطانية المطلقة على تلك المشاريع ولقد اصبح واضحا بعد فترة وجيزة بأن الالمان هم الذين سيسيظرون على مشاريع السكك الحديدية، وستلعب برلين - وليس لندن - دورها الاول فى الأفضلية السياسية والمالية لدى الباب العالى.

وبالرغم من ذلك فان مناقشة مشروع انشاء سكة حديد تربط تركيا بالعراق والخليج العربى كانت أوسع انتشارا فى بريطانيا منها فى أى بلد آخر، فان الأهمية التقليدية للتجارة الشرقية، والمظاهر الاستراتيجية لتقدم الامبراطورية الهندية، والثورة الهائلة

(١) Earl., Edward ,Turkey, The Great powers and the Bagdad railway. A study of imperialsim Russel. PP. 177 - 8. 1966.

فى طرق المواصلات الناتجة عن اتساع استعمال البخار قد ضمنست
توسع المصالح البريطانية فى تحسين طرق المواصلات مع الشرق (١).

ورحبت الصحافة البريطانية فى عام ١٨٩٩ - عندما تم منح
امتيان مبدئي بخط حديد بغداد لبعض المالين (اللمان - بذلك على
أمل أن حلول المانيا فى تركيا سوف يحاصر التوسع الروسى فى
الشرق الاوسط . وأعلن المتعصبون للتوسع الامبريالى أمثال
سيسل رودس Cecil Rhodes وجوزيف شامبرلين Joseph Chamberlen
عن رغبتهما فى توقيع اتفاق مع المانيا فى المسائل الاستعمارية
وكانت الحكومة البريطانية ترتباب من فرنسا اكثر من المانيا (٢).

وعلى أية حال كان مشروع سكة حديد بغداد من المشاريع
المنافسة لقناة السويس وهدد السيادة البريطانية فى الشرق
باعتباره أسرع وسيلة للنقل من أوروبا وبذلك يمثل منافسا خطيرا
لحركة الملاحة فى قناة السويس . ولكن هذا الخوف كان على غير
أساس ، فالقناة بسبب أجور شحن الخطوط الحديدية المرتفعة ،
ظلت تواصل استقبال جانب كبير من حركة البضائع ولكن الخط
الحديدى سينجح فى استقبال حركة الركاب والبريد فقط، وهذا وحده

(١) محمود على الداود ، الخليج العربى والعلاقات الدولية ج ١
(١٨٩٠ - ١٩١٤) جامعة الدول العربية (معهد الدراسات

العربية
(٢) بدون تاريخ ، ص ١٩٥.

Earle, op. cit. P. 178. (٢)

الذى سيؤثر على قناة السويس . وقد أكد أحد الكتاب الألمان أن سكة حديد بغداد ستكون مهمة فقط للركاب وحركة البريد وأحياناً للشحن السريع ، أما معظم بضائع الشرق فمن الصعب مرورها للشرق من طريق بغداد (١) .

وبتوسع روسيا وتهديدها للهند سعت بريطانيا للسيطرة على كل الشرق الأوسط ، فالشئون الخارجية لافغانستان أصبحت تحت النفوذ والوصاية البريطانية وأجبرت بلوستان للخضوع لإدارة الوكلاء الإنجليز ، وخضعت أجزاء من فارس للنفوذ الإنجليزى ، وعلى هذا سعت بريطانيا على السيطرة والتحكم فى كل الطرق الهامة المؤدية للهند . وأثيرت تساؤلات : ما هو موقفها إذن من طريق سكة حديد ميزوبوتاميا الذى سينتهى عند أحد موانئ الخليج العربى ؟ وهل ملكية هذا الطريق المختصر للهند يتمشى مع مطالب الدفاع عن الامبراطورية ؟ فبدون نهاية مرضية لخط سكة حديد بغداد على الخليج العربى فانه سيفقد أعظم مقوماته كخط ممتد عبر القارة ، وبوصول الخط الحديدى لأحد موانئ الخليج العربى سوف يصبح مهدداً للمصالح الحيوية البريطانية فى هذه المنطقة . فالامبرياليون الإنجليز اهتموا بالسيطرة على الخليج العربى منذ القرن السابع عشر عندما أقامت شركة الهند الشرقية مراكز تجارية على سواحلها وظهر الاسطول البريطانى الخليج من القراصنة ، ووضع الشمن دورات

والأنوار الملاحية على الخليج وشط العرب، وحصلت بريطانيا من أمير مسقط على ميناء يتحكم في مدخل الخليج ويسيطر عليه، ثم بعد ذلك أصبحت مسقط محمية بريطانية وبالتدريج ساد النفوذ البريطاني في منطقة الخليج وفي ميزوبوتاميا (١).

ومن أجل ألا تحصل شركة سكة حديد بغداد (في عام ١٨٩٩) على امتياز بالخليج العربي سارعت بريطانيا بالدخول في اتفاقيات مع شيخ الكويت حيث وعد الأخير بالأيتورط في ارتباطات دولية بدون موافقة المقيم البريطاني، وقد أحبط ذلك المشروع الألماني للوصول بالخط إلى الخليج، العربي (٢).

والسؤال هو مدى تأثر المصالح البريطانية بوصول هذا الخط إلى الخليج العربي ؟ وهل سيكون بمثابة تهديد ومنافس للحركة في قناة السويس ؟ (٣).

. في عام ١٩٠٣ نجح البنك الألماني بتأييد من حكومة برلين في الحصول على امتياز لشركة سكة حديد واسعة كانت ستغطي الجزء الأكبر من الأناضول وما بين النهرين، ولها خط رئيسي يصل البوسفور ببغداد ثم بالخليج الفارسي وأشار هذا الشكوك والاعتراض إلى بريطانيا (٤). واطلق على هذا الطريق اسم طريق (ب . ب . ب)

Ibid. (١)

Ibid. P. 198. (٢)

Hallberg., op. cit. 321. (٣)

Earl. Edward., op. cit. P. 179. (٤)

"برلين بيزنطة بغداد" فقد استغلت المانيا مركزها الممتاز في الدولة العثمانية بعد ١٩٠٠ لانشاء خط سكة حديدية تخترق الاناضول والجزيرة العراق الى بغداد، ومنها تكمل السكة الحديدية الى البصرة على مدخل الخليج الفارسي وبذلك هيء لالمانيا امكانية تحويل جانب كبير من تجارة الشرق عن طريق قناة السويس الى الطريق الجديد. واعتبر الالمان قناة السويس شريانا حيوا من شرايين الامبراطورية فأى عطب يلحق به يصيب انجلترا بخسارة جسيمة. وعلى أية حال لم تكن الظروف السياسية تجعل الحكومة البريطانية ترى فى ذلك الخط الجديد خطرا على مصالحها من أول الأمر. بل وساهمت فى تمويل المشروع الالمانى، ولكنها حين تنبهت لخطر المشروع أسرعت بالسيطرة على الخليج العربى وعقدت حلفا مع روسيا لتشمل حركة الالمان والاتراك معا (١).

واعترف الكاتب الالمانى بول رورباخ (Sr.Rohrbach) فى كتابه سكة حديد بغداد بأهمية خط حديد بغداد، ومدى خطورته على الامبراطورية البريطانية، فيمكن مهاجمة انجلترا واصابتها بشدة برا من أوروبا عن طريق مكان واحد فقط هو مصر. وان فقدان انجلترا لمصر معناه ليس فقط فقدان سيطرتها على قناة السويس وطرق مواصلاتها مع الهند والشرق الاقصى، ولكن من المحتمل أيضا فقدانها لممتلكاتها فى الهند ووسط وشرق افريقيا (٢).

(١) محمد مصطفى صفوت، انجلترا وقناة السويس، ص ١١٤-١١٥.
 (٢) Thomas Moon, Imperialism, op.cit. PP. 248-249.

وان هزيمة مصر على يد دولة اسلامية مثل تركيا سوف يكون مصدر خطر أيضا على نفوذ وسيطرة إنجلترا على ستين مليون مسلم من عاياتها في الهند، ولا يمكن لتركيا أن تحلم باستعادة مصر حتى تصبح سيدة ومالكة لشبكة خطوط السكك الحديدية المتقدمة في آسيا الصغرى وسوريا، وحتى يتم تطوير وتحسين خط حديد الاناضول إلى بغداد . وكلما ازدادت تركيا قوة كلما تعرضت إنجلترا للخطر ، وفي حالة نشوب حرب (المانية انجليزية) فسوف تنضم تركيا بجانب المانيا (١) .

وان خط سكة حديد بغداد - أكثر منه خط حديدي - وانما هو طريق رئيسي للامبريالية الالمانية للاتجاه صوب الشرق " (٢) Drang Nach Osten "

وفي السنوات الاولى لمشروع سكة حديد بغداد لم تكن إنجلترا تشغل بالها بمثل هذا التهديد لمصنعي القنصلية السويس . وكان لدى البنوك ووزارة الخارجية في ابريل عام ١٩٠٣ الاستعداد للمساهمة في بناء الخط الحديدي ، وجرى مباحثات حول هذا الموضوع مع البنك الالمانى : الا أن الامر تناولته الصحافة والبرلمان ، وأعلن بلفور رئيس الوزارة يومئذ ان المباحثات جارية بين أصحاب رؤوس الأموال الالمان والانجليز وبين الدول

Hallberg.op. cit,P. 322. (١)

Thomas Moon.op. cit.P. 249. (٢)

وزارة الخارجية ، وقال أن الحكومة ليس لديها مانع ، بعد أن يتسم الاتفاق على هذه الشروط ، لتأييد المشروع والموافقة على أن تكون نهاية هذا الخط في الكويت والاستفادة منه لنقل بريد الهند ، وهاجم البرلمان الحكومة واستنكر قول بلفور الذي دافع - أمام البرلمان - عن سياسة الحكومة بقوله " انه لا يرى للمعارضة فائدة إذ لابد للمشروع ان ينجح واذا كان الامر كذلك فليس من المصلحة ان يكون هذا الخط الذي يمر بأقصر الطرق الى الهند بيد أصحاب رؤوس الاموال من الالمان والفرنسيين وحدهم ، وأنه يرى أن من مصلحة انجلترا ان تكون نهاية هذا الخط على الخليج العربى فى املك شيخ الكويت تحت الحماية البريطانية . وبما أن هذا الخط يمر من بلاد هى من أغنى بلاد الأرض ولها مستقبل اقتصادى عظيم فهو لا يرى مبررا لعدم اشتراك أفراد الشعب البريطانى باستثمار المشروع والاستفادة من كنوز تلك البلاد" (١) .

ولم يجد دفاع بلفور فتىلا إذ أيدت الصحف الانجليزية المعارضة وحملت على سياسة الحكومة . فاضطرت الوزارة الى ان تسحب تأييدها للمشروع وأوقفت المفاوضات (٢) . وكانت الفئات التى هاجمت المشروع هى :

Hansard Parliamentary Dapates, 4th serie, vol. 120 (١)
 April 7th 1903, pp. 1274-8, 1364, 1367.
 Hallberg, op. cit . P. 322. (٢)

- ١ - الساسة الذين رأوا أن نهاية الخط للخليج سيضعف نفوذ إنجلترا عليه ويهدد سلامة الهند .
- ٢ - شركة لينج التى كانت تنقل البضائع والركاب فى نهر دجلة "Lynch Brothers" وقفت ضد هذا المشروع .
- ٣ - الشركات الملاحية التى خافت ان يسلبها - اتصال أورب - بالخليج العربى بهذا الخط - قسطا من أرباحها .
- ٤ - حملة أسهم قناة السويس .
- ٥ - الصحافة التى قادت الحملة ضد الحكومة وضد التوسع البحرى الالمانى والمنافسة التجارية الالمانية (١) .

وكان خط حديد بغداد خطرا من الناحية الاستراتيجية على قناة السويس . وأعلن لانزدون فى مجلس اللوردات ١٩٠٣: "أن أى دولة أخرى تنشئ لها قاعدة بحرية أو ميناء حصين فى الخليج العربى سيعتبر تهديدا للمصالح البريطانية . يجب ان نقاومها بكل ما نملك من قوة" (٢) .

وكان ملاك السفن والشركات الملاحية البريطانية هم أشد الناس معارضة لمشروع سكة حديد بغداد، فهم يعلمون تمام العلم مدى امتصاص هذا الخط لجانب كبير من تجارة الشرق . وأن منافسة القاطرة الحديدية سوف تجبرهم لاعادة تقييم أسعار الشحن ، وأن احدى الأهداف الرئيسية لخط بغداد هو الحصول من الحكومة البريطانية

Parker Thomas Moon, op. cit. PP. 245 - 6. (١)

Ibid. P. 246. (٢)

على امتياز نقل البريد للهند، وهو مجزى ماديا . وهذا الأمر
يعتبر مساويا تماما لمسألة سحب الاعانة من خطوط الملاحة التجارية
التي تعمل مع الشرق فانه ليس من أجلهم وانما من اجل التجارة
البريطانية تعارض هذه الشركات الملاحية بناء خط سكة حديد
بغداد .

وقام ملاك السفن بتحذير الرأي العام البريطاني من مغبة
انشاء هذا الخط لانه سوف يؤثر على حركة الملاحة في قناة السويس
والتي تعتبر أن بريطانيا هي أكبر مساهم في شركة قناة السويس .
(١)
وأوضح ملاك السفن أيضا ان تحسين المواصلات بين وسط أوروبا والشرق
الأوسط من شأنه أن يهدد التجارة البريطانية مع تركيا، والذي
يخشاه ملاك السفن والتجار الانجليز بل ويكرهونه وهو عبارة "مصنوع
في المانيا" "Made in Germany" كماركة مسجلة فسوف يخلق
منطقة نفوذ لألمانيا في منطقة يسود فيها نفوذ تجارة انجلترا .
وعلاوة على ذلك اذا منح ملاك خط سكة حديد بغداد الألمان امتيازات
لل بضائع الألمانية (أسعار مخفضة للشحن) فسوف تصاب المصالح
الاقتصادية البريطانية في الامبراطورية العثمانية بضربة قاضية ،
علاوة على أن بناء هذا الخط سيمحبه تدخل الماني في الشرق الأوسط
يحطم المزايا التجارية والبحرية في هذه المنطقة (٢) .

Earle, Edward, Bagdad Railway. PP. 194-22. (١)

Ibid. P. 192. (٢)

بينما رأت غرفة التجارة البريطانية بالاستعانة أن وجود رأس المال البريطاني في مشروع سكة " حديد بغداد " سيؤدي إلى وجود أعضاء انجليز في مجلس ادارة الشركة، وبالتالي سيساهم في منع تخفيض التعريفة لدرجة لا تؤدي التجارة البريطانية وملاك السفن (١). ولكن كيرزون Curzon رفض على اية حال مشروع سكة حديد الفرات ، واعتبره غير ضروري بالنسبة لوجود قناة السويس وحث على الاهتمام بالملاحة التجارية مع الشرق على أساس سرفة ارسال الجنود الى كراتشي خلال ثلاثة اسابيع من مغادرتها (٢) لبورتسموث Portsmouth .

واستند المؤيدون لمشروع سكة حديد بغداد الى النقاط التالية :

١ - وصل البحر المتوسط بالخليج العربي بالسكة الحديد ومنها للهند سيجعل وصول القوات والامدادات للهند يتم خلال ايام فقط .

٢ - وقف التهديد الخارجي للهند من جانب روسيا، وتتخلص فارس من سيطرة النفوذ الروسي باعطائها منفذا على البحر المتوسط بدلا من طريق البحر الاسود .

٣ - تكاليف المشروع بسيطة اذا ما قورنت بمصاريف حرب القرم (٩٠ مليون جنيه) أو ثورة الهند Sepoy (٤٠ مليون جنيه) .

Ibid.P. 194. (١)

Farnie, op. cit. P. 435. (٢)

وانتقد المؤيدون للمشروع الحكومة البريطانية لاهتمام فرنسا
بقناة السويس والروسيا في تقديمها الواضح في فارس (١).

موقف المانيا :

واذا كانت انجلترا قد سيطرت على الطرق البحرية وأصبحت
"سيدة البحار"، فان المانيا بدورها قد نمت وتطورت قوتها
الاقتصادية وازدادت حركة الملاحة الالمانية عبر قناة السويس (٢).
وأصبحت المانيا الدولة الثالثة في الترتيب للدول المستخدمة
للقناة، وكانت ثان دولة تجارية في العالم في العقد الأول من
القرن العشرين . وبلغت عدد السفن التي دخلت وخرجت من الموانئ
الالمانية (أجنبية والمانية) ٤٧١٣٨ سفينة في العام (٣).

ولم يقتصر الامر على بناء الاسطول الحربي والتجاري ، بل
اهتمت المانيا بالمشاريع الخاصة بربط الشرق بالغرب ، وكان مشروع
سكة حديد بغداد نتيجة لزيارة الامبراطور الالمانى لفلسطين في
خريف ١٨٩٨ ، بعد أشهر قليلة من التمديق على الوثيقة الأولى للبحرية
"Navy Bill" التي كللت بالنجاح . وقد فتح هذا للنموذ الالمانى

(١) جمال زكريا قاسم : الخليج العربى ١٨٤٠-١٩١٤ ص ٤١٧-٤١٨ .
(٢) أنظر الفصل السابع من تطورات حركة الملاحة الالمانية
بالقناة . في رسالة الدكتوراه ، الصراع الدولى ، مرجع سبق
ذكره .

(٣) Prince Berhard Von Bulow, Imperial Germany.
Translated by: Marie A. Lewenz. London. 1914. P. 15.

والمشروع الالمانى حقلا من النشاط فيما بين حوض البحر المتوسط والخليج العربى، وعلى نهري دجلة والفرات، وعلى طول ضفتى النهرين وهو مشروع مملوء بالآمال والاحتمالات العظيمة للتطور فى المستقبل (١).

موقف روسيا وفرنسا :

وتناولت الصحيفة الروسية Novoie Vermia موضوع سكة حديد بغداد وأوضحت فى مقالاتها معارضتها الشديدة لتنفيذ هذا المشروع لأنه سيتسبب فى خسارة للمصالح الروسية فى آسيا الصغرى. (٢) وعدم رضاها عن الشركة التى كونت بمعرفة البنكين الالمانى والعثمانى وحصولهما على تفويض من السلطان بتكوين حراسة عسكرية لحماية خط قونيه على الخليج العربى على غرار الحراسة التى أنشأها الروس فى منشوريا لحماية خط سكة حديد شرق الصين، وأكدت الصحيفة الروسية أن هذا المشروع الالمانى له دلالة جديدة لما يقوم به الألمان لغرس نفوذهم وارساء سيطرتهم على آسيا الصغرى. (٣)

Ibid.P.96.

(١)

Délcassé au Montebell St. سفير فرنسا فى بطرسبورج

(٢)

Pétresburh, 5.2.1901, D.D.F. 2eme serie T.1.

No.64.

Délcassé á constans (سفير فرنسا بالاستانة) 5.2.1901 (٣)

op.cit, Np. 65.

وعارضت روسيا هذا المشروع أيضا من جوانب استراتيجية
فقد خشت أن يبعث الخط الحديدي الألماني الحياة في رجل أوروبا
المريض ، فيستطيع احكام قبضته على المضايق وعلى أرمينيا (١) .

ورأت الدبلوماسية الفرنسية أن اشترك فرنسا في مشروع
سكة حديد بغداد سيثير ضدهم الحكومة الروسية (٢) .

ولم تظهر المعوقات الا في الميدان المالي ، فأقفلت فرنسا
وبريطانيا والروسيا أسواق بورصاتها ومصارفها في وجه القروض
التي حاولت الشركة الألمانية تمويلها ، ونجحت في تأخير بناء
السكة الحديدية بعض الوقت ولكنها لم تتوصل الى وقف المشروع .
(٣)

موقف الحكومة البريطانية :

وتتضح حقيقة موقف بريطانيا من مشروع سكة حديد بغداد من
التقرير الذي رفعه كلارك Georg's Clarke (٤) الى مجلس الوزراء
البريطاني عن هذا المشروع (في ٢٦ يناير ١٩٠٥) وأهم ما جاء
بهذا التقرير :

(١) Parker Thomas Moon, Imperialism and world
politics, P. 248.

Ibid, (٢)

(٣) رينوفان ، المرجع السابق ص ٧٠٩ - ٧١٠ .

(٤) سمي بعد ذلك لورد سيدنهام Sydemhan أمين سر لجنة
الدفاع عن المستعمرات .

١ - ان تنفيذ هذا المشروع تحت اشراف المانيا وحدها سيؤدى الى نتائج خطيرة وضرر على التجارة البريطانية، وسوف يحطم النفوذ البريطانى كلية فى جنوب فارس وفى دلتا الفرات ودجلة . وعلى هذا فيجب منع وقوع سكة حديد بغداد - الخليج العربى ، فى ايدى دولة تسعى للسيطرة عليه لمصلحتها الخاصة، وتعرف كيف تستغل أجور السكك الحديدية .

٢ - ان وجود خط حديدى يربط البحرين المتوسط بالهندي فيه مزايا لانجلترا مهما كانت حالة ملكيته .

وبالنسبة للمصالح البريطانية فى تلك الفترة فانها تتطلب مراعاة الآتى :

أ - ألا تكون أجور الشحن بهذا الخط فى غير صالح البضائع البريطانية .

ب - أن مناطق نفوذ انجلترا فى جنوب فارس ودلتا دجلة والفرات لن تتعرض للخطر على ايدى شركة سكة حديدية اجنبية تتحكم فى المواصلات بين الخليج وبغداد، ونتيجة لذلك فى مقدورها القيام بأعمال الرى وتطوير وادى دجلة والفرات .

٣ - منع الاضرار التى ستقع على الشركة البريطانية للنقل المائى لينج Lynch Brothers فى نهري دجلة والفرات .

٤ - أن أحسن طريقة للتعاون تلائم المصالح البريطانية تتمثل فى الآتى :

١١٥

أ - بناء سكة حديد (بغداد - الخليج) وهذا الجزء من

الخط يجب أن يكون تحت الادارة البريطانية .

ب - استبقاء هذا الجزء من الخط تحت الادارة البريطانية

ج - اعطاء بريطانيا تمثيل كاف في ادارة سكة حديد

بغداد - الخليج .

هـ - أكد التقرير على أن وزارة الخارجية الالمانية تقف وراء

شركة سكة حديد بغداد، وأنه لما يسر الحكومة الالمانية

أن تعمل في هذا الخط منفردة .

وخلص تقرير كلارك من هذا المشروع الى النقاط التالية :

اولا : من مصلحة بريطانيا الحيوية ألا يتم هذا الخط الحديدي

حتى الخليج العربي تحت اشراف المانيا وحدها .

ثانيا : ان الظروف الدولية الراهنة تجعل من المحتمل رغبة الألمان

في الاسراع في تقدم هذا الخط، وان الاعتبارات المالية ستجبرهم

ثانية للبحث عن تعاون بريطاني معهم أو في هذه الحالة يجب

أن تكون سياسة انجلترا التعاون ، اذا كانت هناك شروط

مجزية وكافية ومضمونة .

ثالثا : تتطلب المصالح البريطانية الوفاء بالشروط التي جاءت

بالمسند (٤) السابق ذكره .

رابعا : تستلزم الظروف السياسية السير - على قدر المستطاع -

بالتعاون مع فرنسا أو على الاقل يجب عدم توقيع اتفاق مع

المانيا حتى يتم التوصل الى تقارب وتفاهم مع الحكومة
الفرنسية (١).

وهناك من نادى بملكية شناثية لمشروع سكة حديد بغداد، وأن
هذه "الملكية الشناثية": "Dual ownership" قد تؤدي الى
النتيجة المماثلة "للمراقبة الشناثية" في مصر .

وعلق ايرل ادوارد على موقف الراى العام البريطانى بقوله:
"ولكن الكراهية العمياء لالمانيا قد حجبت الرؤية عن رـجـل
الشارع البريطانى من المزايا الواضحة لعدم التخلـى عن مشروع سكة
حديد بغداد للرأسماليين الألمان والفرنسيين" (٢).

G.S.Clarke, Report, CAB/38/8/5.26 January 1905. (١)

P.R.O.

Earle, Edward, op. cit. P. 202. (٢)

- ١١٠ -

٣ - خطوط سكك حديد أمريكا الشمالية :

أ - سكة حديد نيويورك سان فرانسيسكو :

لم تظهر السكك الحديدية للسفريات الطويلة في العالم كله قبل عام ١٨٦٩ إلا بعد أن أنشئ أول خط حديدي بين نيويورك وسان فرانسيسكو في مايو ١٨٦٩ أي في نفس العام الذي بدأت فيه قناة السويس خدماتها للعالم البحري (١٨٦٩)، وارتبط ميناء سان فرانسيسكو بسيدني بأستراليا بخدمات ملاحية منتظمة ابتداءً من أبريل ١٨٧٠ (١).

ولقد اعتبر هذا الخط الحديدي منافساً لقناة السويس، واعتقد الناس في ذلك الوقت بل وأعربوا عن أملهم في أن يكون ذلك طريق التجارة للشرق الأقصى الأمريكي . وتحقق ذلك الأمل أول الأمر ولكن طريق قناة السويس تفوق عليه .

ب - خط سكة حديد - كندا - الباسيفيكي :

The Canadian Pacific Railway . (C . P . R)

وقد ربط هذا الخط الحديد موانئ المحيط الهادئ القريبة من الصين بالموانئ الواقعة على المحيط الأطلنطي القريبة من أوروبا واعتبر خط C.P.R خطاً رئيسياً امبرياليا حيث ارتبط بالخطوط الملاحية البحرية في المحيطين الأطلسي والهادئ، أكثر منه خط حديدي مستقل بذاته .

- ١٢١ -

ورغم ذلك لم يستطع هذا الخط الحديدي التفوق على الخطوط البحرية التجارية المستمرة مثل تلك التي تدور حول رأس الرجاء الصالح أو تلك التي تعبر قناة السويس . وكان هذا الخط الحديدي يقوم بنقل البضائع خفيفة الوزن والتي تتحمل النولون المرتفع مثل الشاي والحرير ، كما استخدم هذا الخط لنقل الركاب ولكنه في فصل الشتاء غير محتمل لشدة البرودة في هذه المنطقة من العالم . كما ان البحر الأحمر لم يكن مناسباً لسفر الركاب في فصل الصيف لشدة الحرارة .

وعندما تم تحويل بريد شنغهاي واليابان الى خط سكة حديد " كندا - الباسيفيكي " انهدت شركة P&O الملاحية البريطانية خدماتها المباشرة من لندن الى الشرق الأقصى في عام ١٨٩٤ والتي كانت قد بدأت في عام ١٨٨٠ وذلك بسبب منافسة خط سكة حديد C.P.R.

٤ - مشروع سكة حديد "القاهرة - الكاب" Cap to Cairo

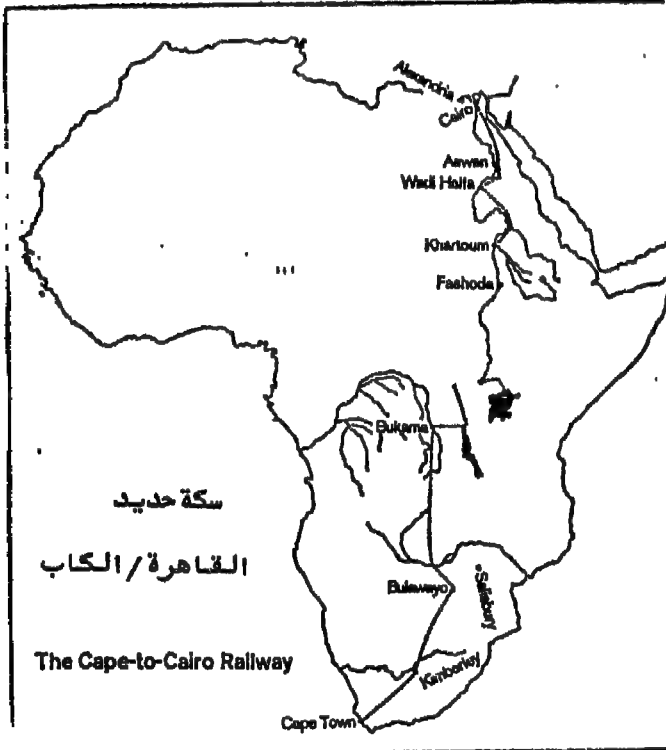
ظهرت في أواخر القرن التاسع عشر حركة الجامعة
البريطانية في افريقيا (١٨٨٤-١٩٠٤)، وهو فرع استعماري
استهدف انشاء امبراطورية افريقية تمتد من رأس الرجاء الصالح

وتخترق القارة الافريقية

من جنوبها الى شمالها

والعمل على تلوين معظم

خريطة القارة الافريقية



باللون الاحمر

البريطاني وتفرع عن

هذا المشروع مد خط

حديدى يصل بين مدينتى

الكاب والقاهرة (١)

(١) لمزيد من التفاصيل حول هذا المشروع راجع كتاب

Mark, Strage, cap to Cairo. penguin books. London

1977, P. 35.

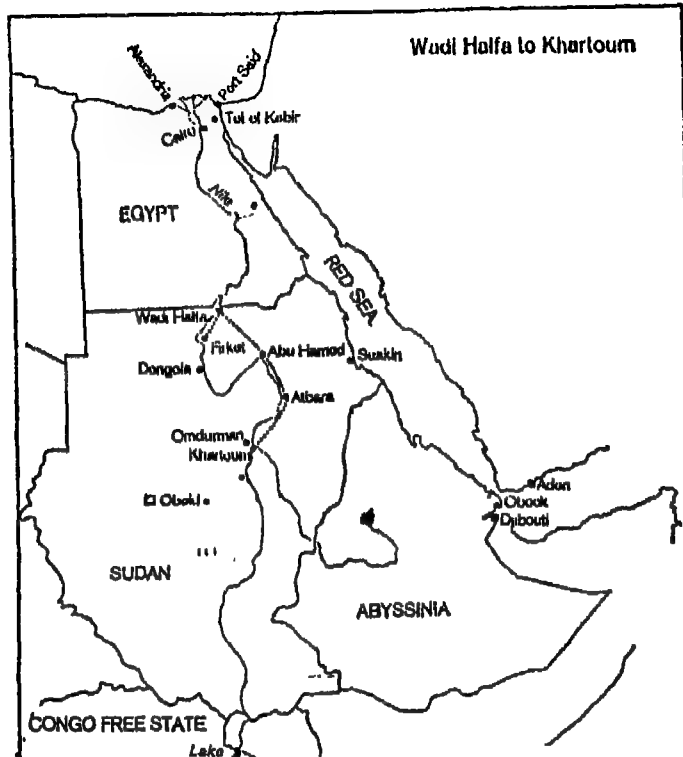
وقد تنادى الى حركة الجامعة البريطانية فى افريقيا
 سيسل رودس^(١) الذى نادى بضرورة التمسك باحتلال مصر، التى كانت
 فى نظره " المحطة الشمالية " Northern Terminus
 لمشروعه المقترح للخط الحديدى (الكاب القاهرة)^(٢)، هذا
 الخط الحديدى سيخترق القارة رأسيا ويربط البحر المتوسط
 شمالا بالمحيط الهندى والأطلس جنوبا عند مدينة الكاب .
 فالاسكندرية قد ربطت القاهرة بخط حديدى كما رأينا، ولكن هذا
 الخط الحديدى لا يستطيع أن ينافس قناة السويس بأية صورة
 من الصور ، وانما هو خط حديدى لربط اجزاء المستعمرات
 البريطانية الافريقية فى المقام الأول .

(١) مليونير الماس وأحد رواد الاستعمار البريطانى ومن أنشط
 رجال المال والسياسة الانجليز، أسس فى عام ١٨٩٠ شركة افريقية
 الجنوبية على غرار شركة الهند الشرقية .

(٢) Tomas, Moon, Parker, Imperialism and world
 politics. N.Y. 1942. P. 27, 142.

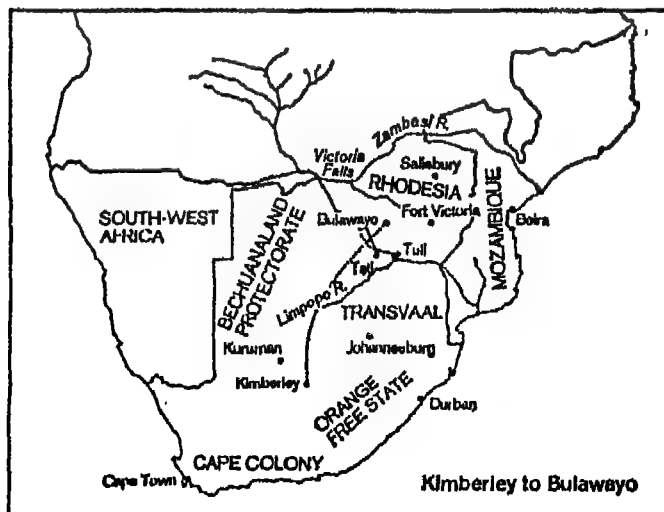
- ١٢٤ -

من وادى حلفا الى الخرطوم
(سكة حديد القاهرة - الكاب)



الوصلة الجنوبية

لخط سكة حديد القاهرة - الكاب



٥ - خط سكة حديد سيبيريا

Trans- Siberian - Railway (T.S.R.)

كما رأينا شهد القرن التاسع عشر توسعا كبيرا في ممد الخطوط الحديدية، ففي ١٧ مارس ١٨٩١ أمر القيصر الروس بمد خط حديدى عبر سيبيريا في محاولة للتوسع على حساب الصين وقسدر البعض طوله ب ٦٦٠٠ كيلومتر ينتهى عند فلاديفوستك وهو الميناء الحربى الذى اقامته روسيا على المحيط الهادى واستغرق مد هذا الخط الحديدى السنوات من ١٨٩١ حتى ١٩٠٤ وقام الامبراطور نيقولا بافتتاح هذا الخط الذى بلغ طوله من موسكو حتى فلاديفوستك ٥٤٠٠ كم . وكانت قناة السويس طريقا للجنود الروس خلال الحرب الروسية - اليابانية عام ١٨٨٠، فقد أدت هذه الحرب الى مرور اعداد كبيرة من الجنود الروس على الاسطول الروسى عبر قناة السويس (١).

هذا وعندما قامت روسيا ببناء خط سكة حديد سيبيريا نقلت المعدات الخاصة بهذا الخط على سفنها الحربية من موانئها على البحر الاسود عبر قناة السويس متجهة الى ميناء فلاديفوستك واعتبر الخط الحديدى لسيبيريا منافسا لقناة السويس (٢) .

(١) السيد حسين جلال، الصراع الدولى، (رسالة دكتوراه) سبق

ذكرها ، ص ٤١٦ .

(٢) المرجع السابق .

ورأى الخبراء الروس أن هذا الخط الحديدى سيسهل نقل القسوات الروسية الأوروبية الى الباسيفيكي عبر سيبيريا، علاوة على أنه طريق آمن لقواتها، وعقدوا الآمال التى ستترتب عليه من تفوق وسيادة للنفوذ الروسى على سواحل المحيط الهادى حيث سيزيد من قوة روسيا للدفاع عن حدودها مع الصين.

بينما رأى الخبراء الانجليز أن الروس يبالغون بعض الشيء فى الأهمية الاستراتيجية لهذا الخط (١).

ويبلغ طول الخط حاليا من موسكو الى الموانى الروسية الواقعة على المحيط الهادى Vostochny و Nakhodka ٥٤٠ ميلا ومتوسط سرعة القطارات ٣٥ كم فى الساعة ومتوسط زمن الرحلة بين اليابان وروتردام ٤٠ يوما (منها ٢٧ يوم فى عرض البحر). وتبلغ طاقة الخط فى نقل الحاويات خلال عام ١٩٨٤ (٢٠٠ ألف حاوية) ويتوقع الخبراء ان تصل الطاقة القصوى للخط الى ٦٠٠ ألف حاوية فى السنة خلال عام ٢٠٠٠ بعد تطوير الموانى السوفيتية وانشاء ميناء جديد على المحيط الهادى .

يتم نقل الحاويات من موانى اليابان وجنوب شرقى آسيا الى موانى الاتحاد السوفيتى، وبعد ذلك يتم نقل الحاويات عبر

Krause, Alexi., Russia in Asia

(١)

A record study (1558 - 1899). London 1899. PP.

196, 217.

خط حديد سيبيريا الى محطات نهائية على حدود الاتحاد السوفيتى حيث يتم اعادة شحنها اما بالقطارات او بالسفن او بعربات النقل الى ايران ودول شمال غرب اوربا وبريطانيا والدول الاسكندنافية ودول اوربا الشرقية ودول جنوب اوربا، وذلك بنولون منخفض كثيرا عن اسعار الاسواق الملاحية (١).

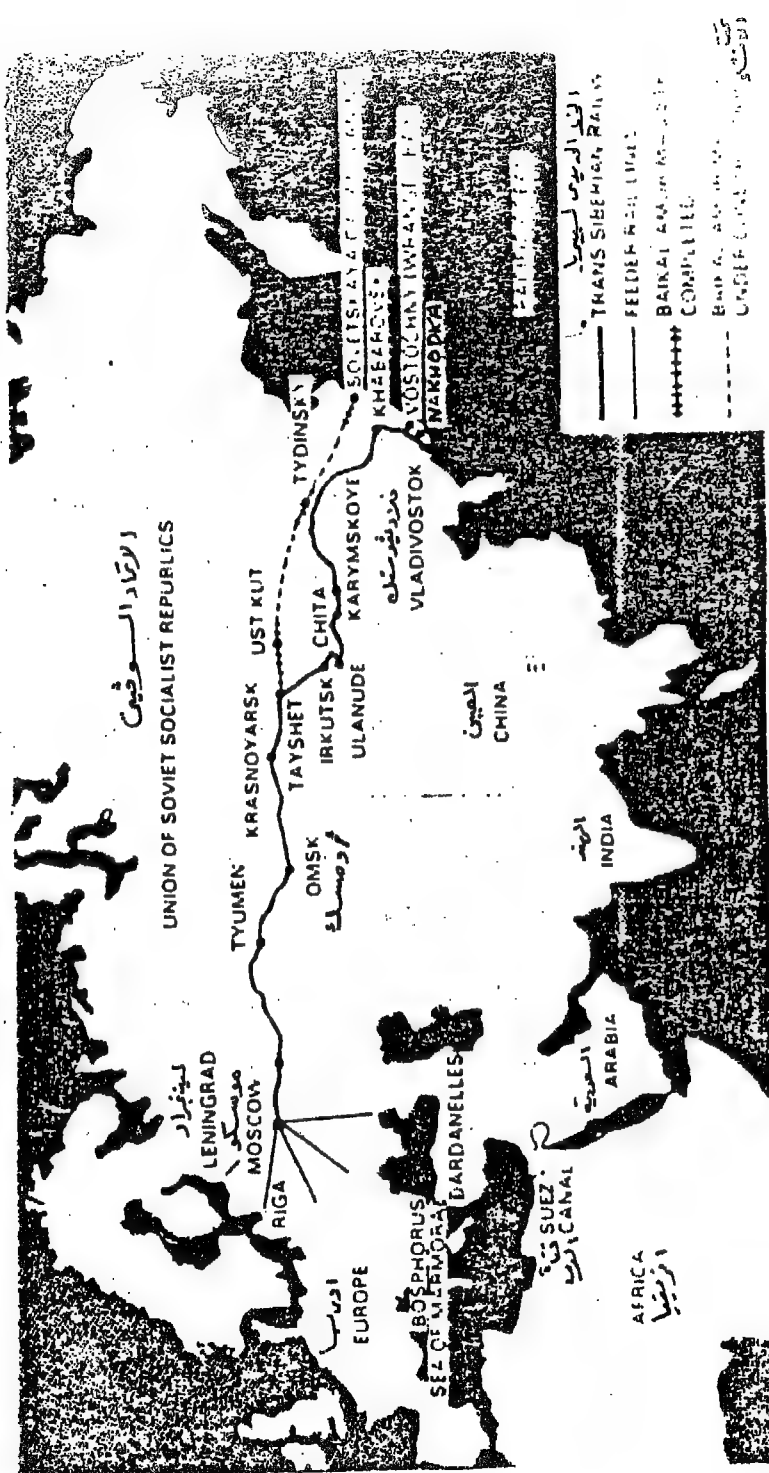
اثر خط سكة حديد سيبيريا على قناة السويس :

يعتبر خط حديد سيبيريا منافسا للشركات الملاحية العاملة بين اوربا والشرق الاقصى والتي تعمل تحت نظام المؤتمر الملاحي (٢). وهذه الشركات الملاحية تستخدم قناة السويس - بطبيعة الحال - فى طريقها من اوربا الى الشرق الاقصى. وبلغت عدد السفن التى نقلت الحاويات فيما بين اوربا والشرق الاقصى عبر قناة السويس فى عام ١٩٨٣ (١٠٣٢) سفينة نقلت بضائع حمولتها ١٥ مليون طن .

ولا شك ان هذا الخط الحديدى سوف يؤثر على نسبة من حركة الملاحة فى قناة السويس وخاصة تلك الحاويات التى يتم نقلها على هذا الخط الحديدى عبر سيبيريا بين اوربا والشرق .

(١) Loyds shipping economist, October 1984.

(٢) المؤتمر الملاحي مجموعة من الخطوط الملاحية تعمل فى منطقة واحدة ويضمها اتفاق واحد اهم بنوده تطبيق اسعار نقل واحدة. راجع للمؤلف كتاب: السفينة والنقل البحرى ص ٣٧٣ - ٣٧٤.



خط سكة حديد سيبيريا

(١)
وفى عام ١٩٨٣ أوضحت بعض الاحصائيات بيان بنسبة الحاويات
المنقولة من اليابان عبر خط حديد سيبيريا الى الدول المختلفة
بيانها كالآتى :

الشرق الاوسط	٣١٪ (ايران يخصصها ٢٩٪)
شمال غرب اورب	٢٢٪
الدول الاسكندنافية	١٧٪
وسط اورب	١٠٪
الدول الشيوعية	٧٪
انجلترا واسبانيا والبرتغال	٦٪
دول البحر المتوسط	٤٪

المشاكل التى تواجه خط حديد سيبيريا

- ١ - تكادس موانى الاتحاد السوفيتى مما يزيد من زمن الرحلة .
- ٢ - منافسة الشركات الملاحية التى تعمل خارج نطاق المؤتمرات
الملاحية .
- ٣ - تعدد عمليات الشحن والتفريغ على الخط .
- ٤ - توجد نوعيات من السلع لا يناسبها النقل على هذا الخط
نظرا لسوء الاحوال الجوية .

ثانيا : الطرق البرية فيما بين البحرين وأثرها على قناة السويس

فكرة انشاء جسر برى Land Bridge عبر سيناء :

شهدت السنوات الاخيرة نشاطا ملحوظا فى تطوير الموانىء المصرية مثل ميناء دمياط والدخيلة والعريش . وما يهمنا هنا هو ميناء العريش ، ودوره فى خدمة تجارة الترانزيت وأثرها على قناة السويس .

بنهاية عام ١٩٨٦ تم انشاء رصيف بعمق ٧ أمتار وطول ٢٠٥ متر وهو معد لاستقبال سفن البضائع حتى حمولة ٣٠٠٠ طن والسفن حتى حمولة ٦٠٠٠ طن بحمولة جزئية . وقبل ذلك فى عام ١٩٨٤ تم انشاء رصيف للمواعين بعمق ٤ أمتار وطول ٢٢ مترا لاستقبال الصالات والسفن حمولة ٥٠٠ طن .

وميناء العريش متمل بخط برى ممهد بميناء نويبع يبلـغ طوله ٣٨٥ مترا ، وبعد توقيع الاتفاقية المصرية الأردنية لفتح الطريق الملاحي بين مينائى نويبع والعقبة ، نادى البعض بأن يصبح ميناء العريش معدا لاستقبال تجارة الترانزيت الخاصة بدول المشرق العربى على السفن القادمة من البحر المتوسط حيث تفرغ حمولتها فى ميناء العريش ومن هناك تحملها السيارات على الطريق البرى الموصل الى ميناء نويبع حيث يعاد شحنها بحريا عن طريق العبارات الى دولها . وسوف يحقق هذا التطوير - فى نظرهم -

دخلا كبيرا من العملات المصبة لمصر .

ولكن فى حقيقة الأمر لا يمكن لعيناء العريش فى ظل امكانياته الحالية أو بعد التطوير أن يسمح باستقبال سفن الحاويات لما تتطلبه تلك السفن من مواصفات وتجهيزات خاصة بالميناء من حيث الطول والعمق وعدد الارصفة والاوناش وهو مالا يتوافر فى ميناء العريش .

هذا الى جانب ان معظم صادرات وواردات الأردن ودول الخليج العربى لا تتناسب مع النقل متعدد الوسائط حيث تتركز فى المواد البترولية والاسمنت والفوسفات والأسمدة والحبوب وخامات المعادن . ويقتصر النقل متعدد الوسائط على السلع التى يمكن نقلها فقط بالحاويات وتتطلب تسهيلات وتجهيزات خاصة بالموانى . هذا علاوة على أن البضائع المنقولة على السفن النمطية وخاصة فى الخطوط الملاحية القصيرة مثل البحر الابيض والشرق الاوسط فان النقل متعدد الوسائط يعتبر بمثابة تكاليف اضافية خاصة أنه لا يوفر فى الوقت كثيرا .

ويوضح الجدول التالى حركة تداول الحاويات بموانى الخليج

سنة ١٩٨٢ (١) :

البلد	عدد الحاويات	كمية البضائع (طن)
السعودية	١٠٣٢٤٦٠	٦٩٩٨٨١٥
ايران	١١٣٤٦	٧٥٠٨٠
الكويت	٢٨٥٥٨٢	١٣٢٥٣٢٠
الامارات	٤١١٣٨٠	٤١٠٩٠٠٦
قطر	١٧٦٠٢	١٢٦٠٨٢
عمان	٤٤١١٢	٢٩٣٨١٧
البحرين	١١٢٠٠٥	٨٠٣١٨٩
المجموع	١٠٩١٤٩٨٧	١٣٧١٣٣٠٩

ربط مينائي نويبع والعقبة :

ولقد شهد عام ١٩٨٥ افتتاح مرسى قابوس بميناء نويبع بهدف ربط مصر بالأردن بخط نقل بري وبحري يؤدي الى توفير وسهولة الانتقال للمواطن المصري والأردني في زمن بسيط باستخدام سياراتهم أو بدونها والنهوض بالسياحة بين الدول العربية ومنطقة خليج العقبة ونقل البضائع بأيسر السبل وأرخصها، عن طريق العبارات التي تصل مرسى نويبع بميناء العقبة الأردني

فى حوالى ساعتين ونصف بعد أن كان يقطعها فى ٢٨ ساعة كاملة من طريق السويس • ويرى البعض أن الخط الملاحي الجديد بين ميناء العقبة ونويبع يخفض أسعار النقل بحوالى ٤٠ ٪ (١) .

ولقد حقق الخط الملاحي الجديد فيما بين نويبع والعقبة نجاحا ملموسا حيث شهد انتقال نحو ٧٠ ألف راكبا عربى (خلال شهر فبراير ١٩٨٦) وما يزيد على ١٠٠ سيارة يوميا خلال الصيف ويجرى التوسع فى خدمات نقل الركاب بالاتوبيسات على الخطوط المنتظمة الى معظم العواصم العربية بالمشرق العربى، وتجرى مفاوضات لتوقيع اتفاقية مشتركة بين مصر والأردن والعراق " للتعاون الملاحي بين الدول الثلاث وإنشاء شركة مشتركة تعمل كجسر عربى للملاحة (٢) .

ويلحظ ان نفق الشهيد احمد حمدي الذى يربط شبه جزيرة سيناء بالدلتا ويمر اسفل قناة السويس سهل الاتصال البحرى السريع بميناء نويبع من جهة وبشبه الطرق البرية بسييناء

(١) تصريح اللواء بحرى عبدالرحمن رأفت رئيس الشركة المصرية للملاحة البحرية (صحيفة الاخبار ١٩٨٥/٥/٩) ويعمل على هذا الخط الملاحي العبارة طابا المصرية والعبارة المبروكة الأردنية .

(٢) تصريح لوزير النقل والمواصلات والنقل البحرى فى جريدة الاهرام ١٩٨٦/٣/٢٥ .

- ١٣٤ -

ودول المشرق العربى من جهة أخرى .

ولن يؤثر الطريق البرى الجديد والجسر الذى يربط سيناء
بالمشرق العربى فى قناة السويس ، لأن حركة الركاب والبضائع
لم تكن أملاً تتخذ مسارها عبر قناة السويس .

٢- الخط البرى الاسرائيلى فيما بين اشدود - ايلات :

ان الخط الاسرائيلى البرى الذى يربط ميناء اشدود وحيفا
على البحر المتوسط وميناء ايلات على البحر الأحمر يمثل
التهديد الحقيقى لقناة السويس حيث يمكن نقل الحاويات فى
زمن قدره من ٦ - ١٢ ساعة الا أن الشركات العاملة الى الشرق
الأوسط لا تستخدم هذا الطريق البرى لاعتبارات سياسية .

الملف الشامل

قناة السويس

وخطوط انابيب البترول

- تطور حركة نقل البترول فى قناة السويس
- خطوط نقل البترول :
 - اولا : الخطوط العامة حاليا :
 - ١ - خط سوميد .
 - ٢ - خط بتروليين .
 - ٣ - خط انابيب العراق تركيا (١٩٧٧) .
 - ٤ - الخط الاسرائيلى : ايلات - اشدود
 - ثانيا : خطوط انابيب بترول تم اغلاقها :
 - ١ - خط كركوك بانياس - كركوك - طرابلس
 - ٢ - خط الظهران - ميدا .
 - ٣ - خط ايلات - عسقلان .
 - ٤ - خط كركوك - حيفا .
 - ٥ - خط التابلايين .
 - ثالثا : خطوط انابيب مقترحة :
 - ١ - خطوط انابيب فى الطرق .
 - ٢ - خط انابيب عبر افريقيا .
 - ٣ - خط انابيب ايران - خليج عمان .
- اثر حرب الخليج على حركة نقل البترول فى القناة .

الفصل الثالث

قناة السويس وخطوط انابيب البترول

تطور حركة نقل البترول في القناة :

بدأت قناة السويس كطريق ملاحي لكافة أنواع البضائع، وكان البترول من بين تلك البضائع بعد سنوات قليلة من افتتاحها للملاحة، فقد شهدت مرور المصافح المعبأة بالبترول على ظهر السفن التي تمر عبر باب القناة من الشمال والجنوب، وكانت الولايات المتحدة الأمريكية أكبر دولة ترسل تلك المصافح إلى الشرق الأقصى، فقد بلغ عدد المصافح الأمريكية التي عبرت القناة في عام ١٨٧٩ (٤٠٠ مليون صفيحة بترول) .

وبعد ذلك بدأت روسيا في تصدير الكيروسين لأسواق شرقى السويس عبر القناة في صافح أيضا اعتبارا من عام ١٨٨٥ (١) .

وفي نهاية القرن التاسع عشر شهدت قناة السويس مشكلة عبور أول سفينة متخصصة فقط في نقل البترول داخل صهاريج Tanker خشية تأثيرها على القناة ولكن نجحت التجربة آخر الأمر، وعبرت أول ناقلة بترول واسمها Murex قناة السويس في أغسطس ١٨٩١ (٢) .

- (١) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع للمؤلف كتاب: المراع الدولي (رسالة دكتوراه)، ص ٣٨٠ - ٣٨١ .
- (٢) المرجع السابق ، ص ٣٨٤ - ٤٠٥ .

وظائف القناة في دولياتا البترول بين الشرق والغرب، وهي ليست بسيطة
المواد البترولية التي عبرت قناة السويس عام ١٩٦٦ (قبيل
إغلاقها ١٩٦٧) ٦٤ ٪ من اجمالي حركة البضائع في القناة وتراجعت
تلك النسبة في عام ١٩٧٦ فبلغت ٢٨٫٧ ٪ وأخذت تتناقص هذه النسبة
عاما بعد عام . ولكن في عام ١٩٨٢ وما بعدها أخذت تتزايد نسبة
المواد البترولية نتيجة اتمام المرحلة الأولى من تطوير قناة
السويس في نهاية عام ١٩٨٠ (١) .

تعرضت منطقة الشرق الأوسط في النصف الثاني من هذا القرن
لأحداث سياسية واقتصادية جسيمة، وكانت قناة السويس وما زالت
مؤشرا حساسا لتلك الأحداث السياسية والاقتصادية . فقد شهدت قناة
السويس حروبا متتالية منذ عام ١٩٤٨ فأغلقت مرتين ١٩٥٦، ١٩٦٧ ،
فاستخدمت السفن طريق الكابونج عن ذلك تطور أحجام ناقلات
البترول من ناقلات حمولة من ١٠٠ الى ٢٠٠ ألف طن حمولة قصوى
(D W T) كحد قصي في الستينات الى ناقلات ذات حمولات بين
٢٠٠ - ٥٠٠ ألف طن حمولة قصوى في السبعينات كذلك لتجنب المرور في
قناة السويس . وأصبحت هذه الناقلات العملاقة التي لا تتفوق
أبعادها وقناة السويس ، منافسا خطيرا للقناة ، استلزم تطويرها
لتواجه هذا التحدي وتسمح بمرور بعض الناقلات العملاقة بطريقة
(١) السيد حسين جلال، قناة السويس ودورها في تطور حركة النقل
البحري العالمي . بحث منشور مجلة البحوث الاقتصادية
(بالأكاديمية العربية للنقل البحري) ، ص ٢٩ .

بطريقة اقتصادية سليمة (١).

كذلك تشهد المنطقة حربا في منطقة الخليج العربي منذ عام ١٩٨٠ بين ايران والعراق وكذلك الحرب الدائرة في لبنان. كل ذلك كان أثره البالغ على حركة السفن والبضائع في قناة السويس. وسنتناول بالدراسة هنا نقل البترول في أنابيب في منطقة الشرق الأوسط وأثر ذلك على حركة مرور البضائع البترولية في قناة السويس.

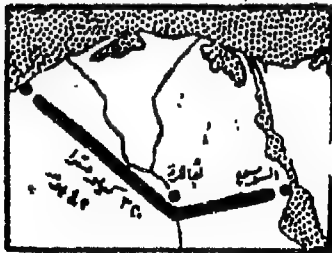
خطوط نقل البترول :

أولا : الخطوط العاملة حاليا :

١ - خط سوميد Sumed

اتجه التفكير لإنشاء هذا الخط بعد حرب ١٩٦٧ في الوقت الذي

خط السوميد



فكرت فيه اسرائيل في إنشاء خط ايلات - اشدود. وكانت المسارات المقترحة لخط سوميد: السويس - بورسعيد شرق قناة السويس، أو بين السويس ودمياط أو بين عين السخنة (على خليج السويس) وسيدي كريس (غرب الاسكندرية) ووقع الاختيار

(١) عن اقتصاديات احجام السفن، راجع للمؤلف كتاب: السفينة وصناعة النقل البحري، ص ١٥٦ - ١٦٢.

على المسار الأخير (١).

وفى ٢٩ سبتمبر ١٩٧٣ تم توقيع عقد تأسيس الشركة العربية
لأنابيب البترول (سوميد) لنقل البترول من خليج السويس الى البحر
المتوسط بين كل من السعودية وقطر والكويت ودولة الامارات
العربية وجمهورية مصر العربية وقد صدر القانون الخاص بتأسيس
الشركة فى ٢١ يناير ١٩٧٤ وتكلف المشروع ٥٠٠ مليون دولار ومدة
الشركة ٢٧ عاما على ان تدفع للحكومة المصرية رسما للعبور
البترولى قدره ٢٧,٧٨٪ من اجرة النقل بين المناطق المنتجة له
ومناطق استهلاكه وتبدأ الانابيب من العين السخنة على خليج السويس
- جنوب مدينة السويس بحوالى ٢٧ كيلومتر وينتهى الخط عند
سبى كرير غرب اسكندرية بحوالى ٢٨ كيلومترا.

ويصل حجم طاقة الخط الى ٨٠ مليون طن ويمكن زيادتها الى
١١٧ مليون طن . ويبلغ طول خط الانابيب ٣٢٠ كيلومتر وقطرها ٤٢
بوصة (٢). وقد بدأ تشغيل خط سوميد عام ١٩٧٧ باستخدام أحد
الانبوبين، كما بدأ تشغيل الانبوب الثانى فى مطلع عام ١٩٨٠ (٣) .
والقدرة التنافسية للخط كبيرة، فالارتباطات التى تمت لاستخدامه

-
- (١) دكتور محمد عبدالمجيد عامر ، مشاكل نقل البترول ، منشأة
المعارف ، ١٩٨٢ ، ص ٨٢ .
(٢) دكتور محمد سليمان هدى ، اقتصاديات النقل البحرى ، ص ٢٨٦ .
(٣) دكتور محمد عبدالمجيد عامر ، مشاكل نقل البترول ، ص ٨٤ .

قد تجاوزت الطاقة الكاملة له وهى ٨٠ مليون طن سنوياً، بل ان
الاقبال المتزايد قد يقتضى مد خط آخر محازيا لخط سوميد وتكلفة
نقل البرميل كالاتى :

١٢ سنتا	النقل بحرا من الخليج العربى الى السويس
٢٠ سنتا	+ رسوم المرور التقديرى فى الخط
١٣ سنتا	+ النقل برا من الاسكندرية الى جنوب اوربا
٤٥ سنتا	المجموع

بينما نجد تكلفة نقل البرميل بحرا حول رأس الرجاء الصالح
لاوربا = ٦٠ سنتا . وعلى هذا يوفر خط سوميد فى التكاليف
ويتغلب على مشكلة عجز قناة السويس عن استقبال الناقلات العملاقة
حيث تستطيع هذه تسليم حمولاتها للخط عند السويس لينقلها بدوره
الى شاطئ البحر المتوسط، وهو أيضا يتيح الفرصة للناقلات
العملاقة أن توزع حمولتها على ناقلات أصغر عند الطرف الآخر حسب
حاجة الاسواق (١).

٢ - خط بترولين Petro.Line

يبدأ عند بقيق بالملكة السعودية وينتهى عند ميناء ينبع
السعودى على البحر الأحمر . وتم تشغيله فى عام ١٩٨١ وتبلغ طاقته
٦٠ مليون برميل يوميا وطاقة الخط القموى ١٨٥ مليون برميل

(١) دكتور صديق عفيفى، تسويق البترول ص ٤٨٦ - ٤٨١ .

- ١٥٢ -

يوميا ، وطول الخط ١٢٠٠ كيلومتر وقطره ٤٨ بوصة .

ورأت الحكومة السعودية أن هذا الخط متسق مع خط سوميد بمصر . ويتيح منفذا بديلا للبترول السعودى على البحر الأحمر اذا حدث أى طارئ فى رأس تنوره على الخليج العربى (١٠) .

وهذا حدث بالفعل بعد الحرب العراقية الايرانية ١٩٨٠ واستمرارها حتى الآن ادى الى تدعيم هذا الخط، فهناك مشروع لزيادة طاقة " خط بترولين" ليصل الى ٣ مليون برميل يوميا وليكون الخط جاهزا بطاقته الجديدة فى مطلع عام ١٩٨٧، خاصة وأن هناك وصلة من حقول البترول العراقية الى هذا الخط بدأت العمل فى اكتوبر ١٩٨٥ . وهذا الأمر يعطى الدلالة بتوقع استعادة حركة الناقلات فى قناة السويس لمعدلاتها العادية، وزيادتها مرة أخرى خلال السنوات القادمة حيث سينقل " خط بترولين" جزءا من بترول الخليج الى البحر الأحمر قرب مدخل قناة السويس ، ولكن سيبرز خط سوميد كمنافس لقناة السويس فى نقل هـذا البترول .

٣ - خط انابيب العراق - تركيا (١٩٧٧) Irup

ويبدأ هذا الخط من كركوك (بالعراق) وينتهى منـدى ديرتيول Doryyol (بتركيا) . ويبلغ طول هذا الخط ٩٨٠ كم

(١) المرجع السابق ، ص ٤٨١ .

وتم تشغيله في عام ١٩٧٧. وطاقته الحالية ٩- برميل في اليوم
وفي المستقبل يمكن زيادته الى ١٢ مليون برميل يوميا .

ولا شك ان القناة تفقد هذه الكمية التي تفخها العراق
عبر الانابيب الى تركيا .

والملاحظ ان دول الخليج تحاول تحاشي استخدام مضيق هرمز،
فالعراق يحاول في اتجاهات ثلاثة لمد خطوط الانابيب لنقل بترول
بعيدا عن الخليج فهو يزيد من طاقة خطه الى تركيا، وينشئ خطه
الى خط بترولين الذي يمتد الى البحر الاحمر، ويفكر رغم المعوقات
الامنية في خط انابيب الى ميناء العقبة الاردني .

٤ - الخط الاسرائيلي : ايلات - اشدود (١٩٦٩)

ويبلغ طوله ١٧٠ ميلا (٢٧٢ كيلومتر) ويمتد في معظم اجزائه
موازيا لخط ايلات حيفا (١٣٤ كيلومتر وقطره ١٦ بوصة وطاقته ١٠٠
برميل / يوم ويقوم بتغذية معمل تكرير حيفا) .

وقد بدأ تشغيل خط ايلات - اشدود في اواخر عام ١٩٦٩ بطاقة
قدرها ٨٣٠ ألف برميل يوميا (٦٩ مليون طن في السنة) . ويمكن
زيادتها الى ١٢ مليون برميل في اليوم . واعتمد هذا الخط
اساسا على البترول الايراني (حتى نهاية عهد الشاه) . وكان
هدف اسرائيل في بنائه ان تستفيد من غلق قناة السويس وان تجعل
من اراضيها معبرا للبترول العربي .

وعلى أية حال فان قدرة هذا الخط الاسرائيلي على البقاء
غير معروفة كما يقول اوديل^(١) لأن أى دولة عربية لم
تقبل مرور بترولها خلاله .

ومن الممكن استخدام هذا الخط فى نقل الزيت السوفيتى من
الشمال الى الجنوب فى طريقه الى الهند واليابان وأسواق الشرق
الأوسط الأخرى . ولكن هذا يتوقف على الاستراتيجيات السوفيتية
فى الشرق الاوسط . ومن ثم فان امكانيات استخدام الخط
الاسرائيلي للنفط ستبقى ضئيلة^(٢) .

...

ثانيا : خطوط انابيب نقل البترول تم اغلاقها :

١ - خط كركوك بانياس (سوريا) I P C و يبدأ من كركوك فى
العراق وينتهى فى بانياس بسوريا .

خط كركوك - طرابلس (لبنان) و يبدأ من كركوك فى العراق
وينتهى فى لبنان .

وكانت طاقته القصوى ١٢ مليون برميل يوم . وطول خط كركوك/
طرابلس / بانياس ٨٩٠ كيلومتر .

(١) أحد الخبراء فى مشاكل البترول

Odel, Peter, Oil and world power, Rotterdam 1975.

P.P. 169 - 170.

(٢) دكتور محمد عبد المجيد عامر، مشاكل نقل البترول ، ص ٥٧، وراجع
أيضا د . محمد طلعت الغنيمى ، البترول العربى وازمة
الشرق الاوسط ، سلسلة كتاب الساعة رقم ١٩٧٤، ص ١٥٨-١٥٩ .

- ١٤٥ -

وقد أغلق الخطان في أبريل ١٩٨٢.

٢ - خط الظهران - صيدا (TAP)

ويبدأ من الظهران في السعودية وينتهي في صيدا بـلبنان
وطاقته القصوى ٥- مليون برميل في اليوم . وطول الخط ١٢٠٠ كم
وقد أغلق في فبراير ١٩٧٥ .

٣ - خطايلات - عسقلان :

ويبدأ من ايلات وينتهي في ميناء عسقلان بإسرائيل، وطاقته
بلغت مليون برميل في اليوم وطول الخط ٢٥٠ كم وقطره ٤٢ بوصة .
٤ - خط كركوك - حيفا :

أغلق عام ١٩٤٨ بسبب قيام دولة إسرائيل .

٥ - خط التابلاين :

ويبلغ طوله ١٠٧٠ ميلا ويبدأ من ابفين بالسعودية وينتهي
في صيدا بـلبنان ، وقطره ٣١ بوصة وطاقته نصف مليون برميل
يومياً . وقد توقف الخط عدة مرات ١٩٦٧ و ١٩٦٩ و ١٩٧٧ فأغلقته
السعودية وتوقف نهائياً عن العمل في فبراير ١٩٧٥ لظروف
اقتصادية .

ثالثاً : خطوط انابيب مقترحة :

١ - خطوط انابيب في العراق

١ - وتبدأ من العراق وتنتهي في تركيا وتقدر طاقته نصف

- مليون برميل في اليوم وطول الخط ٩٨٠ كم وقطره ١٦ بوصة .
- ب - خط يبدأ من العراق وينتهي في السعودية في ميناء ينبع وطوله ٦٢٠ كم وقطره ٤٨ بوصة وطاقته القصوى ستبلغ ٦ ر مليون برميل في اليوم وقد تم افتتاحه في أكتوبر ١٩٨٥ .
- ج - خط من العراق وينتهي في الاردن على خليج العقبة ويبلغ طوله ١٢٠٠ كم وطاقته من مليون الى مليون ونصف برميل يوميا ولكنه مازال تحت الدراسة .

٢ - مشروع خط انابيب عبر افريقيا Trans - Africa

(البحر الاحمر - المحيط الاطلنطي)

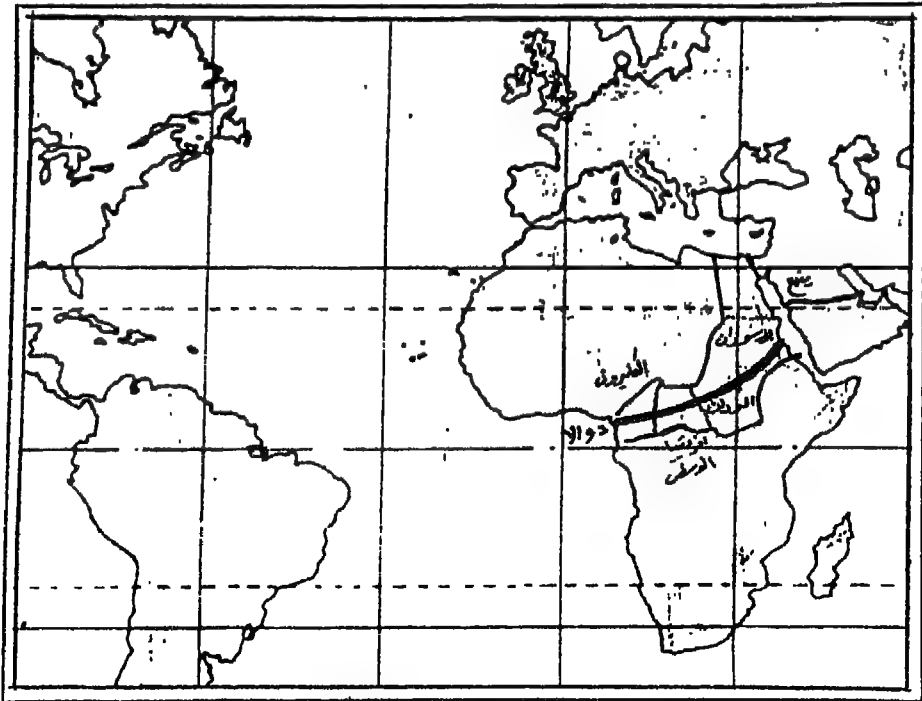
تعريف بالخط :

- ١ - سيقوم الخط بنقل البترول من البحر الاحمر الى المحيط الاطلنطي عبر افريقيا، حيث سيبدأ من ميناء قرب بورسودان على البحر الاحمر مخترقا السودان وأفريقيا الوسطى والكاميرون الى ميناء دوالا على المحيط الاطلنطي .
- ٢ - بدأت فكرة انشاء الخط أثناء غلق قناة السويس بعد حرب ١٩٦٧ لدى مجموعة من المستثمرين وذلك لضمان تدفق البترول الى أسواق الغرب من الخليج العربي وتفادي مشاكل الحروب في المنطقة وخفض تكلفة نقل البترول بالمقارنة بالنقل البحري.

٣ - يبلغ طول الخط ٣٦٠٠ كم ، ويتكون من خطين من الانابيب بقطر ٥٦ بوصة لكل خط وبطاقة قصوى ٤ مليون برميل يوميا (حوالى ٢٠٠ مليون طن سنويا) .

٤ - ستقوم شركة امريكية بتنفيذ الخط وتسهم معها امريكا ودول السوق الاوروبية وسيبدأ العمل فى انشائه عام ١٩٨٥ ويستغرق حوالى ١٠ سنوات ولقد وقعت حكومة السودان عقدا مع الشركة الامريكية فى يوليو ١٩٨٤ وذلك للبدء فى المرحلة الاولى من الخط داخل السودان .

وتبين الخريطة التالية موقع الخط بالنسبة للطرق الاخرى بمنطقة الشرق الأوسط وافريقيا .



موقع خط " عبر افريقيا "

طبيعة الخط ودوره :

ان من الممكن فهم طبيعة خط "عبرافريقيا" ودوره في المنطقة من تناول تلك المعلومات القليلة التي وردت عنه ، ومن خلال تلك النقاط التحليلية التالية :

- ١ - يعتبر تنفيذ هذا الخط بديلا استراتيجيا لقناة السويس وخط سوميد الى جانب انه منافسا لهما خاصة بالنسبة للبترول المتجه من الخليج العربي الى امريكا والكاريبى كما ان الخط سيكون البديل الاقتصادي لطريق رأس الرجاء .
- ٢ - حتى يمكن لهذا الخط تفادي مخاطر الحروب في منطقة الخليج العربي فانه يجب نقل البترول الى مدخه على البحر الاحمر ومن خلال السعودية بخط انابيب آخر ، وليكن خط بتورلين الذي يصب في ينبع التي تبعد عن بداية خط " عبر افريقيا " عند بورسودان بحوالى ٣٢٠ ميل بحرى ، يمكن النقل خلالها بالناقلات ، وان ذلك يستلزم زيادة طاقة خط بتورلين لتتناسب مع طاقة الخط المقترح ، ولكن وصول البترول من الخليج العربي خلال خط بتورلين الى ينبع يجعل من قناة السويس أو سوميد الطريق الأكثر اقتصادا من خط " عبر افريقيا " أو رأس الرجاء .

- ٣ - تبلغ طاقة الخط ٢٠٠ مليون طن سنويا ، في حين بلغت صادرات الخليج العربي في عام ٨٣ الى البحر المتوسط ٣٨ مليون طن والى شمال غرب أوروبا ١٠٤ مليون طن والى امريكا الشمالية

٢٥ مليون طن ومن المتوقع ان تقل تلك الصادرات فـسـى
المستقبل ، أى أن طاقة الخط يمكن أن تستوعب كل صادرات
الخليج الى الغرب دون اعتبار لطاقة طرق النقل الاخرى
بـالمنطقة .

٤ - سيساهم الخط فى زيادة الفائض فى سوق الناقلات ،والذى
بلغ عام ٨٣ حوالى ١٣٠ مليون طن ساكن ،منها حوالى ١٠٠
مليون طن ساكن للناقلات العملاقة الأكبر من ١٥٠ ألف طن
ساكن ،وس يظهر هذا الفائض الذى سيفيه الخط الى سـقـوق
الناقلات فى الاحجام الصغيرة والمتوسطة وهى الاحجام التى
يعتبر الخط منافسا للطرق الأخرى اذا تم نقل البترول
عليها .

٥ - تصل المبالغ التى ستدفع للدول الثلاث التى سيمر خلالها
خط " عبرافريقيا " كرسوم لتواجد الخط بأراضيها حوالى ١٢٠
مليون دولار، مما سيحمل طن البترول المار فى الخط حوالى
٦٠ دولار لتغطية تلك المبالغ فقط) باعتبار طاقة الخط
٢٠٠ مليون طن سنويا (كما أن تكاليف تشغيل خط بهـذا
الحجم (١٠ محطات ضخ، ٣٦٠٠ كم انابيب) يتكون عـالـيـة
بالاضافة الى ارتفاع تكاليف الانشاء (١٠مليار دولار) وضرورة
ملء الخط بالبترول قبل التشغيل مما سيفيه حوالى ٢٥
مليار دولار اخرى الى تكاليف الانشاء، ويتطلب هذا فـسـرض
رسوم عالية للخط بالمقارنة برسوم خطوط الانابيب لتغطية

كل تلك المصاريف واعطاء عائد معقول على رأس المال .

تأثير الخط على قناة السويس :

١ - ان تنفيذ خط " عبر افريقيا " يوفى يجتذب كميات البترول التى تعبر القناة متجهة من الخليج العربى الى أمريكا بما يوفره هذا الخط فى تكاليف النقل الى تلك المنطقة خاصة بالنسبة لأحجام الناقلات الصغيرة والمتوسط حتى ١٥٠ ألف طن ساكن وهى الاحجام المحملة التى يمكن ان تستقبلها تلك المنطقة، وهى أيضا الاحجام التى تمر بالقناة محملة الى الشمال، وتبلغ كمية البترول المتجهة من الخليج الى أمريكا الشمالية عبر القناة حوالى ٣ مليون طن (٥٪ من البترول الخام الذى يمر فى القناة شمالا) .

٢ - ان حركة مرور الناقلات الفارغة العائدة عن طريق القناة الى الخليج يمكن ان تنخفض نتيجة تشغيل هذا الخط، خاصة الناقلات ذات الاحجام الصغيرة القادمة من البحر المتوسط والاحجام الصغيرة والمتوسطة القادمة من شمال غرب أوروبا وأمريكا لأن الخط يمثل الطرق الأقل تكلفة بالمقارنة بطرق رأس الرجاء / القناة .

٣ - ان زيادة الفاضل فى سوق الناقلات الصغيرة والمتوسطة التى سيسببها انشاء الخط ستؤدى الى كساد سوق تلك الاحجام من الناقلات وهبوط قيم نولون تأجيرها مما سيستدعى تخفيض رسوم عبور تلك الناقلات فى القناة حتى تستطيع منافسة الخط .

- ٤ - ان تنفيذ خط " عبر افريقيا " يعتبر اختصارا لعملية الدوران حول رأس الرجاء، خاصة للناقلات المتجهة الى امريكا والكاريبي وهو يعد بديلا استراتيجيا لا بديلا اقتصاديا للقناة وسوميد .
- ٥ - ان الخط يمكنه جذب البترول المتجه من الخليج العربى الى امريكا والكاريبي والذي يمر عبر القناة وخط سوميد خاصة المنقول على الناقلات الصغيرة والمتوسطة، وجذب البترول المنقول من طريق رأس الرجاء الى البحر المتوسط وشمال غرب اوروبا وأمريكا والكاريبي على الناقلات الصغيرة والمتوسطة . وهذا سيؤدي الى زيادة الفاضل في سوق تلك الأحجام من الناقلات .
- ٦ - ان الطاقة الحالية والمستقبلية لخطوط انابيب البترول العاملة في الشرق الاوسط تكفى لنقل كل صادرات المنطقة الى دول الغرب بصرف النظر عن طرق النقل البحري الأخرى .

٣ - خط الانابيب ايران - خليج عمان :

وسيبدأ هذا الخط من جاشران Gashran بايران وينتهى الى خليج عمان ويبلغ طوله ١٢٠٠ كم وهو مازال تحت الدراسة .
 اثر حرب الخليج على حركة نقل البترول في القناة :

أدى استمرار حرب الخليج (١٩٨٠) بين العراق وايران وتضاعفها في السنوات الأخيرة الى بعض الانعكاسات في المنطقة مثل تفجيرات الالغام في البحر الاحمر خلال شهرى مايو ويوليو عام ١٩٨٤ وحرب الناقلات التى ادت الى ارتفاع اقساط التأمين على الناقلات المتجهة الى الخليج وتبوطق النمو الاقتصادى فى دول المنطقة بسبب الحرب من جهة وضعف السوق البترولية وانخفاض اسعار البترول وعائداته من جهة أخرى . ونتج عن كل ذلك انخفاض حركة ناقلات البترول فى قناة السويس وذلك منذ النصف الاول من عام ١٩٨٤ وبلغت نسبة النقص فى النصف الاول من عام ١٩٨٥ مقارنة بنفس الفترة من عام ١٩٨٤ حوالى ١٧ ٪ (١) كما أن تحول الصادرات العراقية من البترول الى خط الانابيب العراق تركيا (طاقته الحالية ٩- مليون برميل يوميا وستصل فى المستقبل الى ٢١ مليون برميل يوميا) قللت الى حد كبير مرور البترول العراقى فى القناة .

(١) نشرة هيئة قناة السويس السنوية لعام ١٩٨٥ .

لقد بدأت شبكة الانابيب عبر الاراضى المصرية (السوميد)
وعبر سوريا وتركيا والاردن تشكل البديل الجاهز لقناة السويس
كشريان حيوى للبتروى . وفى نفس الوقت هناك مشروع لزيادة طاقة
خط بتروليين الذى يصب بترول الخليج فى ميناء ينبع السعودى
على البحر الاحمر لتصل الى ٣ مليون برميل يوميا (طاقته الحالية
١.٨٥ مليون برميل يوميا) ليكون الخط جاهزا بطاقته الجديدة
فى مطلع عام ١٩٨٧ خاصة وان هناك صلة من حقول البترول العراقية
الى هذا الخط بدأت العمل فى اكتوبر ١٩٨٥ ، وهذا يعطى الاشارة
بتوقع استعادة حركة الناقلات فى قناة السويس لمعدلاتها
العادية وزيادتها مرة اخرى خلال السنوات القادمة حيث سينقل خط
بترويين جزءا من بترول الخليج الى البحر الاحمر قرب مدخل
القناة .

ونجد أيضا ان دول الخليج تحاول تحاشى مضيق هرمز (١) .
فالعراق يحاول فى اتجاهات ثلاثة لمد خطوط انابيب لنقل بتروله
بعيدا عن الخليج فهو يريد من طاقة خطه الى تركيا وينشئ صلة
الى خط بتروليين الذى يمتد للبحر الاحمر ويفكر فى خط انابيب
الى ميناء العقبة الاردنى .

(١) يتراوح عرض مضيق هرمز ما بين ٣٨ الى ٥٥ كم ويصل منطقة
الخليج العربى بخليج عمان والمحيط الهندى ويمر بمضيق
هرمز حوالى ٨٠ ٪ من صادرات الخليج من البترول (١٩٨٤)
والباقى من صادرات الخليج يتم نقلها عن طريق خطوط ===

الانابيب :

اتخذت ثلاث محاور لنقل بترولها :

- ١ - تقوم ناقلات بترول صغيرة مكوكية من موانئها الى ناقلات عملاقة ترسو خارج الخليج .
- ٢ - مد خط انابيب من حقولها الى خليج عمان .
- ٣ - مد خط انابيب عبر تركيا ليصب في البحر الاسود رغم تكلفته العالية .

الكويست :

اختارت انشاء جسر خاص لنقل بترولها الى ناقلات عملاقة ترسو على سواحل الامارات العربية بواسطة ناقلات صغيرة حتى تهرب من رسوم التأمين الباهظة .

السعودية :

خزنت بترولها في ناقلات عائمة ترسو في المياه العمانية كذلك خزنت كميات من البترول في مكان ملحية بالقرب من ينبع وكذلك مدت من قبل خط بترولين .

الانابيب :

- أ - خط العراق - تركيا (٩- مليون برميل/يوم عام ١٩٨٤) .
- ب - خط بترولين عبر السعودية الى ميناء ينبع (حوالى ٦- مليون برميل / يوم عام ١٩٨٤) .

الامارات :

مدت خط انابيب الى شاطئها على خليج عمان لتفادى مضيق هرمز

خطوط انابيب بعيدة عن مناطق الصراع فى الخليج :

أدت حرب الخليج الى تشجيع الاتجاه نحو بناء خطوط انابيب جديدة لنقل البترول عبر طرق بعيدة آمنة من مناطق الصراع والتوتر فى الخليج . ويتم هذا بتصدير البترول عن طريق مجموعة من خطوط الانابيب التى تخرج من الخليج الى شواطئ البحر الاحمر او المحيط الهادى أو البحر المتوسط بعيدة عن منطقة الصراع فى الخليج العربى .

((تم بحمد الله وتوفيقه))

المراجع العربية والاجنبية

- ١ - وثائق غير منشورة (باللغة العربية) .
- ٢ - وثائق غير منشورة (باللغة الاجنبية) .
- ٣ - الدوريات والصحف { باللغة العربية والاجنبية } .
- ٤ - الكتب باللغة العربية
- ٥ - الكتب بلغات اجنبية .
- ٦ - رسائل جامعية غير منشورة .

المراجع

أولا : الوثائق غير المنشورة :

١ - باللغة العربية :

وثائق دار الوثائق القومية بالقلعة وتشمل :

١ - محافظ مجلس الوزراء عن " قناة السويس " وعددها ١١
محفظه .

٢ - محافظ عن " قناة السويس " وعددها ١٤٤ محفظه
٠ (١٨١٦ - ١٩١٦)

ب - باللغات الاجنبية (دار الوثائق القومية البريطانية
بلندن :

Unpublished state papers

a - (Turkey) F.O. 78 Series .

Diplomatic correspondence between foreign
office and British agency.

Cairo(1877 - 1905).Public Record office (P.R.O)

b - F.O/423." Suez Canal".P.R.O

c - Cabinet papers,37,38,P.R.O

d - Ministry of Transport document.

M.T.File 9.P.R.O.

- ١٦٠ -

ثانياً : الوثائق المنشورة :

أ - باللغة العربية :

١ - بطرس بطرس غالى (دكتور) : قناة السويس ومشكلاتها (١٨٥٤-١٩٥٧)
القاهرة ، الجمعية المصرية للقانون
الدولى ، ١٩٥٨ .

٢ - عبدالعزيز الشناوى (دكتور) ، وجلال يحيى (دكتور) : وثائق
ونصوص فى التاريخ الحديث والمعاصر
دار المعارف ، ١٩٥٦ .

ب - باللغات الاجنبية :

1- Documents Diplomatiques Français, (1871 -
1914) .

2 - parliamentary papers "presented to both houses
of parliament, by command of her Majesty on
Egypt's affairs." Correspondence respecting the
Suez Canal" . Volumes (1883 - 1904).

3 - Hansard parliamentary Debates.

ثالثاً : الدوريات والصحف :

أ - باللغة العربية :

- ١ - نشرات هيئة قناة السويس الشهرية والسنوية .
- ٢ - مجلة العربى العدد ٣٢٣ .
- ٣ - اعداد من صحيفتى الاخبار والأهرام .
- ٤ - مجلة كلية آداب القاهرة ، مجلد ١٨ العدد ٢ ديسمبر ١٩٥٦
(مقال عن نقل البترول فى قناة السويس) .

ب - باللغات الاجنبية :

Le Canal De Suez. Bulletin Décadaire de la compagnie
Universelle du Canal.

= ١٦١ -

رابعاً : الكتب باللغة العربية :

- ١ - ابراهيم امين غالى : سيناء المصرية عبر التاريخ . الهيئة العامة للكتاب ١٩٧٦ .
- ٢ - ارنستو كينز : قناة السويس مترجمة . كتب سياسية الكتاب ٢١ (١٩٥٧) .
- ٣ - السيد حسين جلال (دكتور) : الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس (١٨٦٩ - ١٨٨٢) . الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٩ .
- ٤ - السيد حسين جلال (دكتور) : السفينة والنقل البحرى . دار المعارف ١٩٨٦ .
- ٥ - _____ : قناة السويس والنقل البحرى العالمى ، بحث منشور بمجلة البحوث الاقتصادية بالاكاديمية العربية للنقل البحرى .
- ٦ - بيير رينوفسان : تاريخ العلاقات الدولية . الجزء الاول ترجمة د . جلال يحيى . دار المعارف ١٩٦٨ .
- ٧ - جاك تاجرو جورج جندى : اسماعيل كما تصوره الوثائق ، القاهرة ١٩٤٧ .
- ٨ - جلال يحيى (دكتور) ، محمد نصر مهنا (دكتور) : مشكلة قناة بناما والاسراتيجية الدولية . الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٨٠ .
- ٩ - عبدالعزيز الشناوى (دكتور) : قناة السويس والتيارات السياسية التى احاطت بانشائها . من مطبوعات معهد البحوث والدراسات العربية (جامعة الدول العربية) ١٩٧١ .

- ١٠ - صديق مفيفى : تسويق البترول .
- ١١ - محمد عبد الرحمن برج (دكتور) : قناة السويس وأهميتها الاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية - دار الكاتب العربى للطباعة والنشر، ١٩٦٨ .
- ١٢ - _____ : قناة السويس فى ١٠٠ عام سلسلة كتب اقرأ ، العدد ٣٢٢ دار المعارف ٦٩
- ١٣ - محمد سليمان هدى (دكتور) : اقتصاديات النقل البحرى . دار الجامعات ، ١٩٨٥ .
- ١٤ - محمد عبد المجيد عامر (دكتور) : مشاكل نقل بترول العرب ، منشأة المعارف ، ١٩٨٢ .
- ١٥ - محمود صالح منسى (دكتور) : مشروع قناة السويس بين ابتساع سان سيمون وفرديناند دى لسيبس القاهرة . دار الاتحاد العربى للطباعة ، ١٩٦١ .
- ١٦ - محمد على الداود (دكتور) : الخليج العربى والعلاقات الدولية ، ج١ (١٨٩٠ - ١٩١٤) ، دار المعرفة .
- ١٧ - مصطفى خليل (دكتور) : تطور المبراع نحو السيطرة على البترول العالمى ، ج١ ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٧٠ .
- ١٨ - موسوعة القضية الفلسطينية : ملف وثائق وأوراق القضية الفلسطينية ، ج١ ،
- ١٩ - محمد مصطفى صفوت : انجلترا وقناة السويس .

كتب باللغات الاجنبية :

- Alfred Dudly Evans, Transport its history and economics. London, 1946.
- Day Clive, A history of commerce. London, 1914.
- Earl Edward, Turkey, The great powers and Bagdad railway, A study in imperialism. Russel 1966.
- Farnie, D. East and west of Suez. Suez canal and its history. (1854 - 1956). Oxford. 1969.
- Hallberh., Charles, W., The Suez canal Colombia 1931.
- Krause, Alexis, Russia in Asia. (1855 - 1899), London . 1899.
- Mark Strage, Cape to Cairo, London. 1977.
- Moon, Parker Tomas, PR.D., Imperialism and world ploitics. N.Y. 1942.
- ↪ Wallace, D., Hachenzie, Egypt and the Egyption question. London , 1883.
- Wilsom, Arnold, The Suez canal, its past present and future. London, 1939.

رسائل جامعية غير منشورة :

- السيد حسين جلال - الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس
(١٨٨٣ - ١٩٠٤) ، رسالة دكتوراه من كلية آداب الاسكندرية (١٩٨١) .

- ١٦٦ -

بيان توضيحي للاختصارات التي وردت في هوامش البحث

الاختصار	توضيحه
Bulletin Décadaire	Le Canal De Suez. Bulletin Décadaire de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez.
British S.C.D	British Suez Canal Directors in Suez Canal company.
B.T.	Board of Trade
CAB	Cabinet papers
C.i.D	Papers of the committee of imperial defence.
D.D.F	Documents Diplomatiques Français.
F.O	The Records of the foreign office.
P.R.O	Public record office
P & O	Peninsular and oriental steam navigation .
Parl, Pap.	Parliamentary papers, presented to both houses of parliament, by command of her Majesty on Egypt's affair.

فهرست الموضوعات

رقم الصفحة	الموضوع
٦	المقدمة
	الفصل الاول: " الممرات الملاحية المنافسة والبديلة
٨	لقناة السويس " (١٨٦٩-١٩٨٥)
٩	- مشروع قناة عذبة من الاسكندرية الى السويس (١٨٧٢)
	- فى اعقاب الاحتلال الانجليزى لمصر: الانجليز
١٣	يطالبون بشق قناة ملاحية ثانية (١٨٨٢)
	- مشروع قناة ملاحية من خليج ابوقير حتى السويس
٦٤	(١٨٩٦)
	- مقارنة بين طريق قناة السويس وطريق رأس الرجاء
٧٨	الصالح
٨٠	- قناة باناما وقناة السويس (١٨٨٠ - ١٩١٤)
٨٧	- قناة البحرين الاسرائيلية (١٨٥٠ - ١٩٨٥)
	الفصل الثانى: " خطوط السكك الحديدية والطرق
٩٩	البرية واثرها على قناة السويس"
١٠١	اولا: الخطوط الحديدية واثرها على قناة السويس
١٠١	- خط سكة حديد اسكندرية - السويس (١٨٥١-١٨٥٨)
	- مشروع سكة حديد بغداد كطريق منافس لقناة
١٠٣	السويس (١٨٧٠ - ١٩٠٣)
١٢٠	- خطوط سكك حديد امريكا الشمالية
١٢٠	- خط سكة حديد نيويورك - سان فرانسيسكو (١٨٦٩)
١٢٠	- خط سكة حديد " كندا - الباسيفيكي "
١٢٢	- مشروع سكة حديد القاهرة - الكاب (١٨٨٤-١٩٠٤)
١٢٥	- خطة سكة حديد سيبيريا (١٨٩١ - ١٩٨٥)

	شانيا - الطرق البرية فيما بين البحرين وأثرها على
١٣٠	قناة السويس
	- فكرة انشاء جسر برى عبر سيناء، وربط مينائى نوبيع
١٣٠	والعقبة (١٩٨٥)
١٣٤	- الخط البرى الاسرائيلى بين اشدود وايلات
	الفصل الثالث: " خطوط انابيب نقل البترول وأثرها
١٣٥	على قناة السويس "
١٥٧	المراجع
١٦٤	بيان توضيحي للاختصارات
١٦٥	الفهرست

رقم الايداع ٨٧/٣٣١١
طبع بمطبعة التونى بالاسكندرية



0-531

توزيع دار المعارف

٣ جنيه